

**ALFREDO ANTONINI**  
(Ordinario di Diritto della Navigazione  
nell'Università di Modena e Reggio Emilia)

**LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO  
PER IL TRASPORTO DI PERSONE E COSE  
NELLA PIÙ RECENTE EVOLUZIONE NORMATIVA:  
PROTOCOLLI DI MONTREAL, VARSAVIA-MONTREAL,  
REGOLAMENTO COMUNITARIO**

SOMMARIO: 1. Premessa. - 2. Il regime normativo del contratto di trasporto. - 3. Le fonti. - 4. Le obbligazioni del vettore. - 5. La responsabilità del vettore nel trasporto di persone: a. *La responsabilità per inadempimento del contratto di trasporto*; b. *La responsabilità per overbooking*; c. *La responsabilità per ritardo*; d. *La responsabilità per i sinistri alla persona del passeggero*; e. *La responsabilità per i danni al bagaglio*. - 6. La responsabilità del vettore nel trasporto di cose: a. *La responsabilità per inadempimento del contratto di trasporto*; b. *La responsabilità per ritardo*; c. *La responsabilità per perdita o avarie delle cose trasportate*. - 7. La limitazione del debito risarcitorio del vettore aereo: a. *La limitazione nel caso di danni alla persona*; b. *La limitazione nel caso di danni al bagaglio*; c. *La limitazione nel caso di danni al carico*; d. *La limitazione nel caso di danni da ritardo*. - 8. I soggetti dell'obbligazione risarcitoria: a. *Soggetti debitori*; b. *Soggetti creditori*. - 9. L'oggetto dell'obbligazione risarcitoria. - 10. Profili assicurativi. - 11. La giurisdizione.

## **1. Premessa.**

Il trasporto aereo rappresenta un settore in cui il regime della responsabilità ha saputo adattarsi alle differenti esigenze che, in prosieguo di tempo, hanno caratterizzato l'evoluzione dell'aviazione civile.

Tale regime si fondava, all'origine, sulla responsabilità soggettiva per colpa presunta, propria del campo contrattuale, e sul carattere limitato dell'obbligazione risarcitoria. Esso esprimeva l'esigenza di tutelare piuttosto l'industria aeronautica, ancora agli albori e avviata verso un'espansione che si intendeva favorire, che l'utente, il cui approccio con il volo veniva considerato come una implicita sottoposizione ai rischi dello stesso. Espressione dello stesso è la Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929, che è stata recepita ed applicata dalla gran parte degli Stati e che ha largamente ispirato le legislazioni statuali.

Successivamente, in una con lo sviluppo incontrato dall'aviazione a decorrere dal secondo dopoguerra, si è acquisita, a mano a mano, la consapevolezza dell'insoddisfazione del regime suddetto, in quanto oltremodo penalizzante per l'utente, sia sotto il profilo della responsabilità, che sotto quello del limite risarcitorio. La prima espressione di questa evoluzione è costituita dal Protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955, il quale ha elevato il limite risarcitorio stabilito dalla Convenzione di Varsavia. Ulteriore importante tappa dello svolgimento del sistema è rappresentata dall'Accordo di Montreal del 4 maggio 1966 fra le compagnie di navigazione aerea aderenti alla IATA, con il quale - relativamente ai voli in partenza, arrivo o transito negli Stati Uniti - vi sono stati da parte dei vettori l'innalzamento volontario a 75.000 dollari del limite risarcitorio per i danni alla persona e la rinuncia alla prova liberatoria dell'assenza di responsabilità fino a concorrenza di tale importo. E' da segnalare, infine, l'interpretazione particolarmente rigorosa data dalla giurisprudenza alla facoltà del vettore di fornire la prova liberatoria, con la quale, di fatto, si è inteso escludere la prova stessa, imprimendo alla responsabilità carattere pressoché oggettivo.

Di recente, la diffusione del trasporto aereo come modalità quotidiana ed ordinaria di trasferimento di persone e cose, e la correlata dismissione dei caratteri della pericolosità e dell'eccezionalità, hanno determinato l'affermarsi di un orientamento diverso, rivolto in maniera assai marcata alla tutela dell'utente, realizzabile con l'oggettivizzazione della responsabilità e con l'eliminazione dei limiti risarcitori.

Nel campo del trasporto di persone, si è conseguita l'eliminazione sia del limite risarcitorio, che della possibilità di opporre la prova liberatoria fino a concorrenza di determinati importi; ad essa si è pervenuti dapprima con la volontaria rinuncia da parte dei vettori, indi con l'emanazione del Regolamento comunitario n. 2027 del 1997, infine con la Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, destinata a sostituire la Convenzione di Varsavia del 1929.

Nel trasporto di merci, l'evoluzione è stata lievemente diversa. Infatti, per un verso, ad un sistema fondato sulla responsabilità per colpa, proprio della Convenzione di Varsavia, se ne è sostituito un altro, caratterizzato dalla responsabilità oggettiva e limitata, che prescinde dalla sussistenza di colpa in capo al vettore e dal grado della stessa; per altro verso, la sussistenza del limite risarcitorio non ha incontrato obiezioni attinenti all'essenza dell'istituto ed è stato quindi conservato. Le tappe di questa evoluzione sono rappresentate dal Protocollo n. 4 di Montreal del 25 settembre 1975 e dalla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999.

Nel dare conto dei lineamenti dell'evoluzione del regime di responsabilità del vettore aereo di persone e cose, come pure dei principali profili problematici suscitati dai più recenti atti normativi (Regolamento comunitario e Convenzione di Montreal), ci atterremo al criterio della schematicità e della sinteticità: il solo compatibile con i caratteri della presente relazione.

## **2. Il regime normativo del contratto di trasporto.**

Il regime normativo del contratto di trasporto – come ben noto – non è unitario.

Una prima distinzione si fonda sul mezzo di trasporto e sull'ambiente in cui esso avviene. Infatti, sono regolati in maniera differente il trasporto marittimo, quello aereo, quello stradale e quello ferroviario.

Ulteriormente, nell'ambito di ciascuno dei sottotipi suindicati, la disciplina si differenzia a seconda del carattere nazionale o internazionale del trasporto, essendo il primo retto dalla normativa interna (codice

della navigazione, codice civile o leggi speciali) e il secondo dalla normativa internazionale uniforme posta dalle convenzioni internazionali.

Inoltre, il trasporto – tanto marittimo, aereo o stradale, quanto nazionale o internazionale – conosce una importante distinzione in relazione all'oggetto, dando luogo alle due figure del trasporto di persone e di cose.

Infine, in relazione all'esistenza o meno di un corrispettivo, si distingue il trasporto oneroso da quello gratuito.

La Convenzione di Montreal del 1999 si riferisce al trasporto aereo internazionale di persone e di cose, tanto a titolo oneroso, quanto a titolo gratuito. Il Regolamento CE del 1997 si riferisce, invece, al trasporto aereo nazionale e internazionale di persone svolto dai vettori comunitari, a titolo gratuito od oneroso. L'ambito applicativo dei due strumenti normativi più recenti non è perfettamente coincidente, dunque, poiché la Convenzione, a differenza del Regolamento, riguarda anche il trasporto di cose, mentre quest'ultimo, a differenza della prima, attiene anche al trasporto nazionale.

Nel nostro ordinamento, poi, assume carattere essenziale la distinzione fra il trasporto gratuito e quello amichevole: questo, a differenza di quello, non integra un rapporto contrattuale e dà luogo a relazioni intersoggettive rette dal generale obbligo di *neminem laedere* e, come tali, rientranti nel campo della responsabilità extracontrattuale.

La normativa internazionale uniforme (è esplicita in tal senso la Convenzione di Varsavia sin dal suo testo originario, la cui impostazione non è stata modificata sul punto dalla Convenzione di Montreal) rende irrilevante, quanto al regime della responsabilità, il titolo – contrattuale, oppure extracontrattuale – sul quale si fonda il diritto del danneggiato nei confronti del vettore aereo e degli altri soggetti responsabili.

### 3. Le fonti.

Il trasporto aereo nazionale è retto dal codice della navigazione.

L'impianto normativo del codice risulta, oggi, strutturalmente modificato dal Regolamento CE n. 2027 del 9 ottobre 1997, il quale,



applicandosi a tutti i vettori comunitari a prescindere dal carattere nazionale o internazionale del trasporto effettuato, si sovrappone, nei limiti trattati (ossia la responsabilità del vettore nel trasporto di persone), alla disciplina codicistica, che risulta per tali aspetti abrogata.

Il trasporto aereo internazionale è retto dalla Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 e dai Protocolli modificativi successivamente adottati (il cui complesso integra il c.d. sistema di Varsavia), se si tratta di un viaggio fra due Stati contraenti, oppure su un solo Stato contraente se vi è uno scalo su un altro Stato anche non contraente (art. 1, par. 2, Conv. Varsavia). Al di fuori dell'ambito applicativo delle suddette Convenzioni internazionali, il trasporto internazionale è regolato dalla legge sostanziale individuabile ai sensi dell'art. 10 cod. nav., ossia quella richiamata dalla volontà delle parti, oppure, in mancanza, quella dello Stato di immatricolazione dell'aeromobile.

Gli atti convenzionali internazionali, che hanno modificato la Convenzione di Varsavia, sono: il Protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955 (in vigore in Italia l'1 agosto 1963); la Convenzione di Guadalajara del 18 settembre 1961 sul vettore di fatto (in vigore in Italia il 13 agosto 1968); il Protocollo di Guatemala dell'8 marzo 1971 (mai entrato in vigore); i quattro Protocolli di Montreal del 25 settembre 1975 (dei quali il n. 1 e il n. 2 sono in vigore in Italia dal 15 giugno 1996 e il n. 4 lo è dal 14 giugno 1998).

Il suddetto sistema è stato razionalizzato e modificato, come accennato in esordio, dalla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, la quale è destinata a sostituire la Convenzione di Varsavia e i Protocolli modificativi. Essa rappresenta un aggiornamento, alla luce dei nuovi principî di tutela del passeggero, della Convenzione di Varsavia integrata da quella di Guadalajara, nonché dai Protocolli dell'Aja e di Guatemala e dal Protocollo aggiuntivo n. 4 di Montreal.

Debbono essere segnalati, per la loro importanza - che, sul piano dell'applicazione pratica, li ha portati a soppiantare, per il profilo della responsabilità e dei relativi limiti, la Convenzione di Varsavia e i suoi Protocolli modificativi -, alcuni accordi contrattuali intercorsi fra i vettori aderenti alla IATA.

Si tratta, anzitutto, dell'Accordo di Montreal del 4 maggio 1966, sottoscritto al precipuo scopo di evitare la denuncia della Convenzione di Varsavia da parte del Governo degli Stati Uniti, che contestava soprattutto l'irrisorietà dei limiti della stessa, inidonei a rappresentare un risarcimento accettabile in caso di danno alla persona del passeggero. I vettori, come rilevato in esordio, hanno innalzato volontariamente il limite risarcitorio fissato dalla Convenzione di Varsavia, elevandolo a 75.000 dollari per persona; hanno inoltre rinunciato, sino a tale limite, ad avvalersi della prova liberatoria accordata loro dalla medesima Convenzione; ciò per i passeggeri in partenza, sosta o transito per gli Stati Uniti.

Si tratta, inoltre, dei recenti *IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability (IIA)* del 31 ottobre 1995, *IATA Agreement on Measures to Implement the IATA Inter-carrier Agreement (MIA)*, *ATA Provisions Implementing the IATA Inter-carrier Agreement to be Included in Conditions of Carriage and Tariffs (IPA)*. Essi hanno anticipato, al livello di accordo intervettoriale, l'odierna evoluzione del regime della responsabilità del vettore aereo di persone, realizzata per la prima volta dalle compagnie aeree giapponesi (che hanno unilateralmente rinunciato ai limiti risarcitori) e poi formalizzata dal Regolamento CE del 1997 e dalla Convenzione di Montreal del 1999.

Si è discusso, anche in passato, del valore giuridico degli accordi suddetti (in ispecie, dell'Accordo di Montreal del 1966), in un sistema caratterizzato dalla presenza di norme cogenti di fonte convenzionale uniforme (trattati internazionali). Peraltro, anche al di là delle differenti ricostruzioni affacciate sul piano teorico, è indubbia la loro efficacia: ad essi si attengono, senza eccezioni, le compagnie di trasporto aereo aderenti alla IATA, che li hanno sottoscritti. Possono essere configurati come accordo privato, stipulato conformemente alla possibilità di adozione di "convenzioni speciali" fra passeggero e vettore, offerta dall'art. 22, par. 1, della Convenzione di Varsavia.

#### **4. Le obbligazioni del vettore.**

Oggetto delle presenti riflessioni è la responsabilità del vettore aereo e il relativo regime giuridico.

Poiché l'insorgere della responsabilità contrattuale si ricollega all'inadempimento di un'obbligazione, la disamina delle obbligazioni nascenti dal contratto di trasporto assume carattere preliminare rispetto all'analisi che andremo ad effettuare.

Sarà sufficiente la sola indicazione delle obbligazioni stesse, che hanno come soggetto passivo (debitore) il vettore e come soggetto attivo (creditore) il passeggero o l'interessato al carico.

La prima obbligazione del vettore è quella di operare il trasferimento convenuto: trattasi dell'obbligazione di trasferire persone o cose da uno ad altro luogo determinato.

La seconda è quella di vigilare sulle cose oggetto del trasporto e sulla sicurezza del passeggero. Trattasi, nel trasporto di persone, dell'obbligo di protezione, che è stato definito "allo stato puro", ossia indipendentemente dalla presa in custodia della persona oggetto del trasporto.

Nel trasporto di persone le obbligazioni, appena accennate, si fondono e si compenetrano nell'obbligazione di trasferire incolume il passeggero dal luogo di partenza a quello di destinazione.

Vi sono, inoltre, le prestazioni accessorie, quali la somministrazione del vitto, il disbrigo delle formalità amministrative, il compimento delle operazioni di imbarco e sbarco, ecc...

Si ritiene prevalentemente che rappresenti un'obbligazione nascente dal contratto di trasporto di persone, accessoria rispetto a quelle principali suindicate, quella avente ad oggetto il trasporto del bagaglio, tanto di quello "a mano" (ossia non consegnato né registrato), quanto di quello consegnato; per alcuni Autori, però, il trasporto del bagaglio consegnato integra un autonomo contratto di trasporto di cose.

Occorre segnalare, per tracciare un quadro sufficientemente completo (pur nella sua schematicità), l'onere di cooperazione del passeggero: questi è al contempo oggetto della prestazione di trasferimento e creditore della stessa, sicché, per un verso, deve coo-

perare con il vettore e con i suoi ausiliari per consentire l'esecuzione del trasferimento stesso, mentre, per altro verso, è soggetto all'autorità del comandante ex art. 809 cod. nav.

## **5. La responsabilità del vettore nel trasporto di persone.**

Occorre assumere separatamente in considerazione la responsabilità per inadempimento degli obblighi nascenti dal contratto di trasporto, da quella per violazione degli obblighi di protezione del passeggero.

Nell'ambito della responsabilità per inadempimento, giova distinguere a seconda che l'inadempimento si concreti nella mancata esecuzione della prestazione di trasporto, o nel ritardo nell'esecuzione stessa.

Inoltre, la mancata esecuzione, determinata da sovrapprenotazione (*overbooking*), deve essere esaminata a parte, per la particolarità delle ragioni che hanno provocato l'inadempimento e per la conseguente specialità della disciplina.

Infine, una trattazione separata è richiesta per l'inadempimento riferito all'obbligazione accessoria di trasferire il bagaglio.

### **a. La responsabilità per inadempimento del contratto di trasporto.**

Il codice civile non regola l'inadempimento del contratto di trasporto. Infatti, l'art. 1681 cod. civ. si riferisce esclusivamente alla responsabilità per i sinistri che colpiscono il passeggero.

Ai trasporti retti dal codice civile (ad es. quello stradale), riceve pertanto applicazione la disposizione generale relativa all'inadempimento delle obbligazioni: l'art. 1218 cod. civ., ai sensi del quale il debitore (nella specie, il vettore) risponde del danno se non prova che la prestazione è divenuta impossibile per causa a lui non imputabile.

Nel trasporto aereo, l'art. 942 cod. nav. scolpisce il regime di responsabilità del vettore anche per l'inadempimento degli obblighi nascenti dal contratto di trasporto (oltre che per ritardo e per i sinistri al passeggero). Tale regime prevede la consueta inversione

dell'onere probatorio circa la colpevolezza, dovendo il vettore provare l'adozione, da parte sua e dei suoi dipendenti e preposti, di tutte le misure ragionevolmente necessarie per evitare il danno o dell'impossibilità di adottarle.

Poiché né la Convenzione di Varsavia, né i Protocolli modificativi, né il Regolamento comunitario e la Convenzione di Montreal regolano l'inadempimento, l'art. 942 cod. nav. si applica tanto al trasporto nazionale, quanto a quello internazionale.

**b. *La responsabilità per overbooking.***

L'*overbooking*, o sovraprenotazione, è – come ben noto – un sistema di politica commerciale cui tutti i vettori ricorrono per ovviare al mancato rispetto, da parte di numerosi passeggeri, delle prenotazioni effettuate. La vendita di posti in numero eccedente quelli disponibili sull'aeroplano, infatti, avviene nella previsione che non tutti i passeggeri si presenteranno all'imbarco, sicché la sovraprenotazione resterà priva di conseguenze pratiche, perché tutti i passeggeri presenti riusciranno comunque a partire.

Quando, però, siffatta previsione del vettore si rivela errata, e i passeggeri risultano essere in numero eccedente rispetto ai posti disponibili, alcuni di essi non possono essere imbarcati. Nei confronti di tali passeggeri, il vettore è inadempiente agli obblighi assunti con il contratto di trasporto: si è obbligato a trasportarli e non è in grado di adempiere la propria obbligazione.

Sino a non molti anni fa, l'ipotesi non era regolata in maniera specifica. Alla stessa si applicava, quindi, l'art. 942 cod. nav. (ossia il regime speciale dell'inadempimento relativo al trasporto aereo, sopra menzionato *sub a*). Ciò comportava per il passeggero l'onere di fornire la prova della stipulazione del contratto e del mancato imbarco, nonché quella della sussistenza e dell'entità del danno, e per il vettore l'onere di fornire la prova liberatoria dell'assenza di colpa, sopra accennata.

Il grave difetto di tale sistema era costituito dalla difficoltà, per il passeggero, di provare e di quantificare il danno, che in numerosi casi consisteva - oltre che nelle spese sostenute a causa del-

la mancata partenza - soprattutto in perdita di tempo, fastidi e simili, la cui quantificazione in termini pecuniari non era certo agevole.

Il Regolamento comunitario n. 295 del 4 febbraio 1991 disciplina l'*overbooking*, in considerazione della frequente ricorrenza della fattispecie, delle ragioni che inducono il vettore a ricorrere a tale pratica (riferibili anche ai passeggeri, i quali beneficiano dell'opportunità di effettuare prenotazioni, che poi non rispettano), dei problemi in cui viene a trovarsi il passeggero al quale viene negato l'imbarco e della difficoltà per il medesimo di provare il danno.

Nel caso di negato imbarco su un volo di linea, il passeggero, ai sensi del Regolamento in questione, ha diritto, cumulativamente:

- al rimborso del prezzo del biglietto per la parte non utilizzata, o a un volo alternativo da prendere immediatamente o in una data successiva (art. 4, par. 1), oltre al rimborso delle spese di spostamento all'eventuale aeroporto, diverso da quello in cui si trova, dal quale partirà il volo alternativo (art. 6, par. 2);
- ad una "compensazione pecuniaria" per il mancato imbarco, che deve qualificarsi come risarcimento determinato forfetariamente (piuttosto che come indennizzo, stante il fatto che si riconduce ad un atto illecito contrattuale, e non a un atto lecito dannoso); tale compensazione è pari a 150 ECU per i voli di lunghezza non superiore a 3.500 km ed a 300 ECU per quelli di lunghezza superiore (art. 4, par. 2); l'entità della somma si riduce del 50% se il volo alternativo offerto dal vettore non eccede le 2 o le 4 ore di ritardo (rispettivamente per i voli non eccedenti i 3.500 km e per quelli eccedenti) rispetto al volo sovraprenotato (par. 3) e, comunque, può essere limitata al prezzo del biglietto (par. 4);
- al rimborso delle spese per una telefonata o per un telexscritto, per i pasti e per il pernottamento (art. 6, par. 1).

Resta salvo il risarcimento del danno ulteriore (art. 9, par. 1), che deve essere provato nell'entità dal passeggero.

Ciò vuol dire che il regime, fissato dal Regolamento, rappresenta il livello minimo di tutela per il passeggero (vedi, infatti, l'art.

1 dello stesso), cui non sottrae la possibilità di avvalersi del regime generale, indicato nell'art. 942 cod. nav..

Il regime speciale non si applica al trasporto gratuito e a quello effettuato a condizioni di favore (art. 7 Reg. cit.).

Esso si applica ai voli in partenza da un aeroporto comunitario, indipendentemente dal luogo di destinazione e dalla nazionalità del vettore e del passeggero (art. 1 Reg.).

Stante il fatto che la Convenzione di Montreal, alla pari di quella di Varsavia, non contempla l'*overbooking*, la disciplina del Regolamento non soffre alcuna eccezione o limitazione nell'ambito applicativo a seconda del carattere nazionale o internazionale del volo, oppure della sottoposizione dello stesso al codice della navigazione o alla Convenzione di Varsavia.

### **c. La responsabilità per ritardo.**

Il ritardo nell'esecuzione del trasporto aereo di persone è regolato dall'art. 942 cod. nav. per i voli nazionali e dall'art. 19 Conv. Varsavia (il cui testo non è stato modificato dai Protocolli successivi) per quelli internazionali rientranti nel suo ambito applicativo.

Si tratta, pertanto, di un regime caratterizzato dalla responsabilità soggettiva per colpa presunta del vettore, il quale può fornire la medesima prova liberatoria relativa all'inadempimento e ai danni alla persona (di cui diremo più ampiamente in prosieguo, alla lett. d di questo paragrafo).

La Convenzione di Montreal del 1999 ha lasciato invariato tale regime. Infatti, l'art. 19 della stessa afferma (1° comma) la responsabilità del vettore per i danni da ritardo e, indi (2° comma) accorda al medesimo la prova liberatoria dell'adozione di tutte le misure ragionevolmente necessarie per evitare il danno o dell'impossibilità di adottarle: quest'ultima è la medesima prova attualmente prevista dalla Convenzione di Varsavia, che, in quella di Montreal, è invece esclusa con riferimento ai danni al passeggero.

Il tema della responsabilità per i danni da ritardo non presenta problemi particolari sotto il profilo teorico. Infatti, trattandosi di responsabilità contrattuale, opera la consueta inversione dell'onere

probatorio circa la colpa, la cui assenza deve essere provata dal vettore secondo il regime speciale proprio del contratto di trasporto aereo, anziché secondo quello di diritto comune stabilito dall'art. 1218 cod. civ..

Ne presenta, però, sul piano pratico.

Il primo ordine di problemi riguarda il passeggero, il quale normalmente incontra non lievi difficoltà nella prova del danno.

Questo ricomprende, secondo i principî generali, le spese ed il mancato guadagno (art. 1223 cod. civ.) e riguarda i soli danni prevedibili (art. 1225 cod. civ.); può essere determinato, qualora sia certo nella sussistenza ma non nell'entità, in via equitativa (art. 1226 cod. civ.).

La difficoltà nella prova del danno da ritardo rappresenta un elemento di accostamento di questa fattispecie a quella, prima esaminata, dell'*overbooking*; la particolare frequenza con cui il fenomeno ricorre, unitamente alla acquisita consapevolezza dell'impossibilità di tollerare passivamente questa forma di inadempimento ad opera dei vettori aerei, esige di certo un intervento del legislatore.

A livello ministeriale è in corso una iniziativa intesa ad ottenere dai vettori, attraverso lo strumento della carta dei servizi, la volontaria adozione di misure compensative nei confronti dei passeggeri per i danni da ritardo. In via parallela, cominciano a segnalarsi diverse decisioni giurisprudenziali che accordano il risarcimento del danno da ritardo sulla base di criteri per lo più empirici (ad es. facenti riferimento ad una frazione del prezzo del biglietto).

Il secondo ordine di problemi riguarda il vettore ed attiene alla prova liberatoria della mancanza di colpa in capo a se stesso ed ai propri dipendenti e preposti, ossia dell'adozione delle misure necessarie per evitare il danno o dell'impossibilità di adottarle (art. 942 cod. nav.; art. 20, par. 1, Conv. Varsavia e successive modifiche; art. 19, 2° periodo, Conv. Montreal).

Senza addentrarci in un ambito, la cui specificità richiederebbe una trattazione esplicita ed analitica, segnaliamo che la prova deve avere ad oggetto l'identificazione, quale causa del ritardo, di un evento non prevedibile e non attribuibile al vettore o ai suoi dipendenti e preposti. Non ha tali caratteristiche, ovviamente, la causa del danno riferibile



all'aeromobile (malfunzionamento, indisponibilità, e simili), all'equipaggio o al gestore aeroportuale (nei limiti in cui quest'ultimo è qualificabile come preposto del vettore); può averle la causa del tutto esterna e non prevedibile con la diligenza professionale propria del vettore, quale ad es. un improvviso ed imprevedibile congestionamento del traffico aereo (non anche la mancata disponibilità di uno *slot* di rotta allorquando la stessa, per il numero elevato dei voli programmati in un determinato tempo su un certo corridoio aereo, si presenti come assolutamente ricorrente e quindi prevedibile).

**d.** *La responsabilità per i sinistri alla persona del passeggero.*

Occorre richiamare il lineamento essenziale dell'evoluzione del regime normativo della responsabilità per i danni alla persona del passeggero, consistenti nel decesso o nelle lesioni fisiche, delineato nelle premesse: esso è progredito, in concomitanza con lo sviluppo e la diffusione dell'aviazione civile e del mezzo aereo come strumento ordinario di trasporto, da un sistema fondato sulla responsabilità limitata per colpa presunta ad altro imperniato sulla responsabilità illimitata e tendenzialmente oggettiva.

È utile ripercorrere tale evoluzione, esaminando – in una sorta di quadro sinottico, caratterizzato dalla sinteticità – gli atti normativi succedutisi in ordine di tempo.

**d 1.** Il codice della navigazione e la Convenzione di Varsavia, nonché il Protocollo dell'Aja e quelli di Montreal del 1975, scolpiscono un regime di responsabilità soggettiva per colpa presunta.

Sotto il profilo spaziale e temporale, tale regime riguarda i sinistri che si verificano dall'inizio delle operazioni di imbarco al compimento di quelle di sbarco (art. 942 cod. nav.), oppure a bordo dell'aeromobile o nel corso delle operazioni di imbarco e di sbarco (art. 17 Conv. Varsavia, cui è conforme l'art. 1 Reg. 2027/97).

È fatta salva la prova liberatoria dell'adozione, da parte del vettore e dei suoi dipendenti e preposti, di tutte le misure necessarie per evitare il danno o dell'impossibilità di adottarle (art. 942 cod. nav.; art. 20, par. 1, Conv. Varsavia; art. 20 Conv. Varsavia come

modificata dal Prot. dell'Aja e da quello aggiuntivo n. 4 di Montreal). Tale prova, se offerta, esclude la colpevolezza e, quindi, il sorgere dell'obbligazione risarcitoria in capo al vettore; è noto peraltro che, per il particolare rigore interpretativo adottato dalla giurisprudenza di tutti gli Stati, di tale prova non vi è stato riscontro concreto.

Costituisce inoltre fattore esonerativo, totale o parziale, di cui può beneficiare il vettore, la colpa esclusiva o concorrente del soggetto leso (art. 21 Conv. Varsavia; art. 21, par. 1, Conv. Varsavia come modificata dal Prot. dell'Aja e da quello n. 4 di Montreal; art. 1227 cod. civ.): tale colpa esclude la responsabilità del vettore se ha rappresentato la causa esclusiva del danno e la diminuisce (nel senso che riduce proporzionalmente l'entità del risarcimento) se ne ha rappresentato una concausa. Si tratta della c.d. *contributory negligence*, la cui efficacia in ordine al risarcimento del danno non desta problemi negli ordinamenti di *civil law*, per i quali è pacifico che il contributo causale del danneggiato riduce l'entità del risarcimento; ne desta, viceversa, negli ordinamenti di *common law*, informati al diverso principio della *causa proxima*, ai sensi del quale il soggetto, cui si riferisce la causa "più vicina" del danno, ne risponde in misura integrale, anche se alla sua produzione hanno concorso altre cause; sicché, ad evitare che potesse affermarsi una interpretazione secondo cui il contributo causale del danneggiato restasse irrilevante quanto al danno da risarcire, è stata introdotta e poi conservata nella normativa internazionale uniforme la disposizione riferita.

**d 2.** L'Accordo di Montreal del 4 maggio 1966, menzionato in esordio, si caratterizza per la rinuncia volontaria dei vettori alla prova liberatoria (oltre che per l'aumento volontario del limite risarcitorio, del quale si dirà appresso) per i passeggeri in arrivo, in partenza o in sosta sul territorio degli Stati Uniti, sino a concorrenza dell'importo di 75.000 dollari.

Si introduce in tal modo, su basi volontarie - e limitatamente ai voli coinvolgenti gli Stati Uniti, maggiormente sensibili all'esigenza che la tutela del passeggero sia legata ad importi esprimanti un ri-

sarcimento effettivo, anche in relazione al tenore di vita proprio di quel Paese -, un sistema obiettivo di responsabilità. La rinuncia alla prova liberatoria implica per il vettore, infatti, l'accollo di tutte le conseguenze dannose comunque ricollegabili al volo, purché sussista il nesso causale ed anche alla presenza di esimenti quali il caso fortuito e la forza maggiore.

Resta salva in favore del vettore la prova della *contributory negligence* del passeggero, con gli effetti sopra indicati.

**d 3.** Il Protocollo di Guatemala (non entrato in vigore) stabilisce un regime oggettivo di responsabilità. Infatti il vettore è considerato responsabile dei danni risentiti dal passeggero alla sola condizione (“*upon condition only*”) del loro verificarsi nell’ambito spaziale e temporale suindicato (art. IV, che modifica l’art. 17 Conv. Varsavia) e non può dare la prova liberatoria prevista dall’art. 20 Conv. Varsavia, se non per i danni da ritardo (art. VI, che modifica l’art. 20, par. 1, Conv. Varsavia).

Nel regime fissato da tale Protocollo, il vettore è soltanto ammesso a beneficiare di due fattori esonerativi, i quali attengono non alla sua colpevolezza, ma al nesso causale e ad elementi estranei alla fattispecie costitutiva dell’illecito contrattuale, sicché non incidono sul carattere oggettivo della responsabilità.

Il primo di tali fattori è lo stato di salute del passeggero, il quale esonera il vettore dall’obbligo risarcitorio quando abbia rappresentato la causa esclusiva del decesso o delle lesioni (art. IV, che modifica l’art. 17, par. 1, 2° periodo, Conv. Varsavia).

Il secondo è la colpa esclusiva o concorrente del soggetto richiedente il risarcimento, o del passeggero nel caso di risarcimento richiesto da altro soggetto (*contributory negligence*), cui è attribuita efficacia esonerativa totale o parziale, a seconda che abbia provocato il danno, oppure abbia concorso a provocarlo (art. VII, che modifica l’art. 21 Conv. Varsavia).

Ne deriva che il Protocollo di Guatemala sostituisce al concetto di “sinistro” il criterio spaziale-temporale del verificarsi del danno, quale criterio di imputazione della responsabilità.

Quest'ultima assume, come detto, carattere oggettivo, attesa l'irrelevanza della colpa e la rilevanza del solo nesso causale. Essa non è peraltro assoluta, attese le suddette cause particolari di esonerazione. Si segnala, tuttavia, che ai sensi di un altro orientamento teorico tale responsabilità è assoluta, perché sussiste anche in mancanza di nesso causale, come accade ad es. allorché il danno deriva da forza maggiore o da fatto del terzo.

*d 4.* Lo *IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability (IIA)* del 31 ottobre 1995, lo *IATA Agreement on Measures to Implement the IATA Inter-carrier Agreement (MIA)*, le *ATA Provisions Implementing the IATA Inter-carrier Agreement to be Included in Conditions of Carriage and Tariffs (IPA)* rappresentano la “svolta” radicale, avutasi a livello di accordo fra le imprese di navigazione aerea, che ha determinato il superamento del regime della Convenzione di Varsavia ed ha gettato le basi per il nuovo regime, proprio del Regolamento CE n. 2027 del 1997 e della nuova Convenzione di Montreal del 1999.

Esso prevede la rinuncia volontaria dei vettori - oltre che al limite risarcitorio, del quale daremo conto appresso (v. il par. 7) - alla prova liberatoria accordata dall'art. 20 Conv. Varsavia fino all'importo di 100.000 DSP, ferma restando la possibilità di fornire la prova della *contributory negligence* di cui all'art. 21 della stessa.

Ne deriva che, fino a concorrenza della somma appena indicata, il regime di responsabilità vettoriale per i danni al passeggero è obiettivo, mentre, per l'eventuale eccedenza, esso ha natura soggettiva, essendo fondato sulla colpa (presunta) del vettore.

*d 5.* Il Regolamento CE n. 2027 del 9 ottobre 1997 anticipa, a livello comunitario, le previsioni della Convenzione di Montreal, allora “in itinere”.

Esso introduce la responsabilità oggettiva del vettore fino all'importo di 100.000 DSP, avendo escluso fino a concorrenza di tale importo la possibilità per il medesimo di fornire la prova liberatoria prevista dalla Convenzione di Varsavia (art. 3, par. 2).

Esso conferma, quale fattore esonerativo totale o parziale, la colpa esclusiva o concorrente del passeggero (art. 3, par. 3).

Per la parte del danno eccedente i 100.000 DSP, esso mantiene fermo il regime di responsabilità soggettiva per colpa presunta e la possibilità per il vettore di dare la prova liberatoria prevista dalla Convenzione di Varsavia.

Una significativa novità, introdotta dal Regolamento in questione, è rappresentata dall'obbligo del vettore di pagare una somma di danaro in via immediata ed anticipata (*lump sum*), a titolo di acconto sul maggior danno (art. 5). La relativa disciplina - suscettibile, per il vero, di dare luogo a problemi interpretativi ed applicativi non trascurabili - può sintetizzarsi nei seguenti termini:

- la *lump sum* deve essere corrisposta senza indugio e comunque non oltre quindici giorni dall'identificazione dell'avente titolo;
- deve essere corrisposta solo quando il soggetto danneggiato è una persona fisica;
- deve essere finalizzata a fronteggiare le necessità economiche immediate del danneggiato;
- deve essere proporzionale al danno subito;
- nei sinistri mortali, deve essere di entità non inferiore a 15.000 DSP per passeggero (ciò vuol dire che, nel caso in cui a seguito del decesso di un passeggero vi sia più di un soggetto avente diritto al risarcimento, tale somma minima dovrà essere divisa fra i vari aventi diritto, essendo per l'appunto prevista "per passeggero" e non per soggetto richiedente il risarcimento);
- l'effettuazione del pagamento non implica per il vettore l'ammissione di responsabilità;
- l'importo viene versato a titolo di acconto e, quindi, può essere detratto dal risarcimento definitivo;
- esso, peraltro, non è restituibile, salvo il caso (previsto dall'art. 3, par. 3) che il danno sia stato provocato in tutto o in parte dalla negligenza del passeggero, e salva la successiva dimostrazione che il beneficiario del pagamento anticipato abbia provocato o contribuito a provocare il danno con la sua negligenza, o che non sia il soggetto avente diritto all'indennità.

**d 6.** La Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 non si discosta dai lineamenti tracciati dagli accordi intervettoriali suaccennati e dal Regolamento comunitario, rappresentando il coronamento delle nuove tendenze evolutive del regime della responsabilità vettoriale nei confronti del passeggero, a maggiore tutela di quest'ultimo.

La responsabilità ha carattere oggettivo per la parte del danno non eccedente 100.000 DSP, perché il vettore è responsabile dei danni "alla sola condizione" del loro verificarsi nell'ambito spaziale e temporale suindicato (art. 17, par. 1) e non può escludere o limitare la responsabilità (art. 21, par. 1).

Resta fermo l'onere dell'avente diritto di provare l'entità del danno.

Per la parte del danno eccedente i 100.000 DSP, la responsabilità è di natura soggettiva e per colpa presunta, poiché il vettore può dare la prova liberatoria. Questa, peraltro, consiste non più nell'adozione di tutte le misure necessarie e possibili per evitare il danno, come nel sistema di Varsavia, ma nella sussistenza di fattori causativi del danno non riferibili al vettore; quest'ultimo, infatti, può soltanto provare che il danno non deriva da colpa propria e dei propri dipendenti e preposti (art. 21, par. 2, lett. a), o che esso deriva unicamente dalla colpa di un terzo (art. 21, par. 2, lett. b).

Come nel sistema precedente, costituisce inoltre fattore esonerativo, totale o parziale, la *contributory negligence*, ossia la colpa esclusiva o concorrente del soggetto richiedente il risarcimento, o del suo avente causa, o del passeggero nel caso di risarcimento richiesto da altro soggetto (art. 20).

Viene disciplinato l'obbligo di pagamento in acconto (art. 28), che rappresenta una novità rispetto alla normativa precedente, ma che assume connotazioni differenti e meno incisive rispetto al sistema introdotto dal Regolamento comunitario n. 2027 del 1997. Il pagamento in acconto deve essere effettuato dal vettore, alla pari di quanto è previsto dalla normativa comunitaria, senza ritardo, in favore del danneggiato persona fisica, per consentire a questo di fronteggiare le necessità economiche immediate; non implica ammissione di responsabilità e può essere detratto dal risarcimento de-

finitivo. Peraltro, a differenza del Regolamento comunitario, il tenore testuale dell'art. 28 cit. subordina la sussistenza dell'obbligo in questione a una previsione in tal senso della legge nazionale; infatti, esso afferma che il vettore deve provvedere al pagamento in acconto "*if required by its national law*"; ciò affievolisce notevolmente il grado di tutela offerto al danneggiato, in quanto, nella sostanza, rimette al singolo legislatore nazionale l'imposizione dell'obbligo a carico delle rispettive imprese di navigazione aerea.

**e. *La responsabilità per i danni al bagaglio.***

Per il codice della navigazione, la responsabilità del vettore per i danni al bagaglio ha lo stesso ambito spaziale e temporale della responsabilità per sinistri al passeggero.

Si distingue a seconda che si tratti di bagaglio non consegnato, o di bagaglio consegnato. Per il primo, l'onere della prova della colpa del vettore è a carico del passeggero (art. 944 cod. nav.). Per il secondo, vige lo stesso regime del trasporto di merci (art. 945 cod. nav.); sussiste, tuttavia, una differenza nel termine per la contestazione del danno, allorquando questo consiste in una perdita o in un'avaria: il termine è di tre giorni (art. 946 cod. nav.), anziché di sette giorni (art. 954 cod. nav.); per i danni da ritardo, il termine è sempre di quattordici giorni, tanto per il bagaglio, quanto per le merci.

La Convenzione di Varsavia non regola la responsabilità per il bagaglio consegnato. Essa, tuttavia, contiene alcuni riferimenti a tale specie di bagaglio, in quanto, per un verso, menziona i piccoli oggetti personali di cui il passeggero mantiene la custodia (art. 4, par. 1; previsione poi eliminata dal Protocollo dell'Aja), e, per altro verso, prevede un autonomo limite risarcitorio per il bagaglio non consegnato (art. 22, par. 3; previsione confermata dal Protocollo dell'Aja e dai Protocolli di Montreal).

La stessa Convenzione, per il bagaglio registrato (ossia quello per il quale viene pagato un corrispettivo speciale) prevede un regime comune a quello proprio del trasporto di cose (art. 18), salvo che per il termine per la contestazione del danno da perdita o avaria, che è di tre giorni per il bagaglio e di sette giorni per le merci

(art. 26, par. 2, 1° periodo); in caso di ritardo, il termine è unico, di quattordici giorni (art. 26, par. 2, 2° periodo). Il termine per la constatazione del danno è aumentato a sette giorni (art. 26, par. 2, che incrementa il medesimo termine a quattordici giorni quanto ai danni alle merci e a ventuno giorni per il caso di ritardo).

Il Protocollo aggiuntivo n. 4 di Montreal del 25 settembre 1975 determina il distacco della disciplina del bagaglio registrato da quella del trasporto di cose. Infatti, mentre per queste ultime esso introduce la responsabilità oggettiva, per il primo conserva la responsabilità soggettiva per colpa presunta, secondo lo stesso regime proprio della responsabilità per i sinistri al passeggero. Pertanto, in caso di perdita o danno al bagaglio registrato è ammessa in favore del vettore la prova liberatoria dell'adozione delle misure necessarie per evitare il danno o dell'impossibilità di adottarle (art. 20 Conv. Varsavia, come modificata dal Prot. cit.). Del pari, la colpa esclusiva o concorrente del danneggiato costituisce un fattore esonerativo totale o parziale (art. 21, par. 1).

La Convenzione di Montreal del 1999 introduce, per il bagaglio registrato, la responsabilità oggettiva: il vettore risponde della distruzione, della perdita e dei danni alla sola condizione del verificarsi dell'evento, causa del danno, a bordo dell'aeromobile o durante il tempo in cui il bagaglio è sotto la sua custodia (art. 17, par. 2, 1° periodo). Costituisce fattore esonerativo la derivazione del danno da un vizio proprio del bagaglio (ivi, 2° periodo). L'ammissione della perdita del bagaglio registrato, o il mancato arrivo dello stesso entro ventuno giorni dalla data prevista, dà titolo al passeggero ad agire contro il vettore (art. 17, par. 3).

Per il bagaglio non registrato, compresi gli effetti personali, tale Convenzione ribadisce il precedente regime di responsabilità per colpa, con il relativo onere probatorio a carico del danneggiato: il vettore risponde dei danni derivanti da colpa sua o dei suoi dipendenti e preposti (art. 17, par. 2, 3° periodo).



## **6. La responsabilità del vettore nel trasporto di cose.**

Anche per il trasporto di cose, come per quello di persone, è utile assumere separatamente in considerazione la responsabilità per inadempimento degli obblighi nascenti dal contratto di trasporto, da quella per perdita o avaria delle cose trasportate.

Nell'ambito della responsabilità per inadempimento, giova del pari distinguere a seconda che l'inadempimento si concreti nella mancata esecuzione della prestazione di trasporto, o nel ritardo nella stessa.

Occorre ricordare che la fattispecie del trasporto di cose rimane estranea al Regolamento comunitario n. 2027 del 1997.

### **a. *La responsabilità per inadempimento del contratto di trasporto.***

Come già osservato a proposito del trasporto di persone, il codice civile non regola l'inadempimento del contratto di trasporto. Infatti, così come l'art. 1681 cod. civ. si riferisce esclusivamente alla responsabilità per i sinistri che colpiscono il passeggero, l'art. 1693 cod. civ. riguarda soltanto la responsabilità per i danni al carico, consistenti nella perdita o nell'avaria del medesimo.

Altrettanto vale per il trasporto aereo di cose: il codice della navigazione, a differenza di quanto fa per il trasporto di persone, non regola l'inadempimento del vettore all'obbligo di eseguire il trasporto di merci.

Analogamente, né la Convenzione di Varsavia, né i Protocolli modificativi, né la Convenzione di Montreal regolano l'inadempimento.

Riceve pertanto applicazione l'art. 1218 cod. civ., ai sensi del quale il vettore risponde del danno se non prova che la prestazione è divenuta impossibile per causa a lui non imputabile.

### **b. *La responsabilità per ritardo.***

Il ritardo nell'esecuzione del trasporto aereo di cose è regolato dall'art. 951 cod. nav. per i voli nazionali e dall'art. 19 Conv. Varsavia (il cui testo non è stato modificato dai Protocolli successivi) per quelli internazionali rientranti nel suo ambito applicativo.

Si tratta, pertanto, di un regime caratterizzato dalla responsabilità soggettiva per colpa presunta del vettore, il quale può fornire la medesima prova liberatoria relativa ai danni da perdita e da avaria delle cose trasportate (della quale diremo più ampiamente nel par. 7).

La Convenzione di Montreal del 1999 ha lasciato invariato tale regime. Infatti, l'art. 19 della stessa afferma la responsabilità del vettore per i danni da ritardo nel trasporto tanto di persone e bagagli, quanto di cose (1° comma) e, indi (2° comma), accorda al medesimo la prova liberatoria dell'adozione di tutte le misure ragionevolmente necessarie per evitare il danno o dell'impossibilità di adottarle, che invece esclude per i danni alle merci.

Quanto agli oneri probatori, valgono le medesime regole e i medesimi principî, illustrati a proposito del ritardo nel trasporto di persone (cfr. il par. 5, lett. c).

*c. La responsabilità per perdita o avarie delle cose trasportate.*

Anche per il trasporto di cose, come per quello di persone, l'evoluzione del sistema normativo, avutasi a livello internazionale uniforme, ha condotto al graduale superamento del regime della responsabilità soggettiva per colpa presunta. Ad esso si è sostituito, infatti, un regime fondato sulla responsabilità tendenzialmente oggettiva.

A differenza di quanto accaduto nel campo del trasporto di persone, è rimasto fermo in favore del vettore il beneficio del limite risarcitorio. È evidente, invero, la diversità fra il valore della vita umana o dell'integrità fisica e quello dei beni patrimoniali; diversità che solo nel primo dei trasporti in questione, e non anche nel secondo, ha imposto l'eliminazione del limite.

Anche con riferimento alla responsabilità per i danni al carico, è utile ripercorrere le tappe dell'evoluzione normativa.

Il codice della navigazione e la Convenzione di Varsavia scolpiscono un sistema di responsabilità per colpa presunta. Tale responsabilità riguarda i danni che si verificano dal momento in cui il vettore riceve le cose da trasportare a quello in cui le riconsegna

al destinatario (art. 951, 1° co., cod. nav.), oppure nel periodo di tempo in cui le stesse si trovano sotto la sua custodia, tanto in aeroporto, quanto a bordo di un aeromobile, quanto in altro luogo in caso di atterraggio al di fuori di un aeroporto (art. 18, par. 2, Conv. Varsavia).

Il vettore può fornire la prova liberatoria dell'adozione, da parte sua e dei suoi dipendenti e preposti, di tutte le misure necessarie per evitare il danno o dell'impossibilità di adottarle (art. 951, 1° co, cod. nav.; art. 20, par. 1, Conv. Varsavia), oppure della derivazione del danno da colpa lieve di pilotaggio, condotta o navigazione (la c.d. colpa nautica) (art. 951, 2° co., 1° periodo, cod. nav.; art. 20, par. 2, Conv. Varsavia). Il Protocollo dell'Aja ha peraltro eliminato l'esonero dalla responsabilità per colpa nautica, avendo abrogato il par. 2 dell'art. 20 Conv. Varsavia.

Se il danno si è verificato nel corso di un trasporto per terra o per acqua, effettuato fuori degli aerodromi nell'esecuzione del contratto di trasporto aereo, per il carico, il trasbordo o lo scarico delle merci, la responsabilità è assoggettata alle regole del trasporto terrestre o marittimo (art. 951, 2° co., 2° periodo, cod. nav.; art. 18, par. 3, Conv. Varsavia, che detta peraltro la presunzione che il danno dipende da un avvenimento verificatosi nel corso del trasporto aereo).

Costituisce per il vettore fattore esonerativo, totale o parziale, la colpa esclusiva o concorrente del soggetto danneggiato (art. 21 Conv. Varsavia, riferito a tutti i trasporti e non solo a quello di persone; art. 1227 cod. civ., costituente norma generale applicabile a tutte le obbligazioni, ivi comprese quelle in discussione).

Il Protocollo aggiuntivo n. 4 di Montreal del 25 settembre 1975 evidenzia l'evoluzione verso un sistema tendenzialmente oggettivo di responsabilità del vettore aereo di cose. Il vettore, infatti, è responsabile dei danni "per il fatto stesso" che l'evento, che li ha causati, si è verificato durante il trasporto aereo (art. 18, par. 2, Conv. Varsavia, come modificato dal Protocollo suddetto), ossia nel periodo di tempo in cui le merci si trovano sotto la sua custodia (art. 18, par. 4, corrispondente all'art. 18, par. 2, del testo precedente). In ispecie, egli non può dare la prova liberatoria dell'adozione

delle misure necessarie per evitare il danno, se non per i danni da ritardo (art. 20 Conv. Varsavia come modificato dal Protocollo).

Il regime della prova liberatoria viene modificato nella sua essenza, in quanto tale prova non consiste più nell'assenza di colpa (ossia nell'adozione delle misure idonee ad evitare il danno), ma nell'individuazione di specifici e tassativi fattori causali che hanno provocato il danno stesso e che sono estranei al vettore, ossia tali da escludere la derivazione del danno dal fatto (anziché dalla colpa) del medesimo. Tali fattori esonerativi coincidono in parte con quelli indicati dall'art. 1693 cod. civ., ma non ricomprendono il caso fortuito; e tale esclusione è particolarmente significativa nella riconduzione del nuovo sistema verso un regime di responsabilità oggettiva, anziché fondata sulla colpa (presunta). Essi sono:

- la natura o il vizio proprio della merce (art. 18, par. 3, lett. a, Conv. Varsavia nel testo risultante a seguito del Protocollo in questione);
- l'imballaggio difettoso, non eseguito dal vettore o dai suoi preposti (art. 18, par. 3, lett. b, Conv. cit.);
- il fatto di guerra o il conflitto armato (art. 18, par. 3, lett. c, Conv. cit.);
- l'atto di autorità compiuto in relazione all'ingresso, all'uscita o al transito della merce (art. 18, par. 3, lett. d, Conv. cit.);
- la colpa, esclusiva o concorrente, del soggetto che chiede il risarcimento o del suo *dante causa*, costituente fattore esonerativo totale o parziale (art. 21, par. 2, Conv. cit.).

La Convenzione di Montreal del 1999 conferma la disciplina del Protocollo aggiuntivo n. 4 di Montreal.

Il vettore risponde dei danni subiti dalla merce trasportata per il fatto stesso del verificarsi del danno durante il trasporto aereo (art. 18, par. 1, Conv. Montreal).

Egli non può dare la prova liberatoria della mancanza di colpa, ossia dell'adozione delle misure necessarie e possibili per evitare il danno.

Può soltanto dare la prova della sussistenza di uno dei fattori esonerativi tassativamente previsti, coincidenti con quelli contemplati dal Protocollo aggiuntivo n. 4 di Montreal e sopra indicati, co-

stituenti causa esclusiva del danno (art. 18, par. 2, e art. 20 Conv. Montreal).

## **7. La limitazione del debito risarcitorio del vettore aereo.**

La limitazione del debito risarcitorio costituisce, come ben noto, uno dei connotati tipici della materia del trasporto, affermato-si come forma di incentivo per l'industria vettoriale e come strumento per contenere il costo del trasporto a carico degli utenti.

Essa è stata oggetto, di recente, di profonda rimediazione, essendo per più versi apparsa come un ingiustificato beneficio nei confronti di una categoria di soggetti, idonea a comprimere la tutela di beni e diritti aventi valore primario.

L'orientamento, emerso in esito ad un dibattito svoltosi a livello mondiale, distingue a seconda che l'obbligazione risarcitoria del vettore si riferisca ai danni alla persona, oppure ai danni alle cose. Nel primo caso, il bene supremo della vita e dell'integrità fisica è apparso meritevole di tutela maggiore rispetto a quella degli interessi economici delle imprese vettrici, e ciò ha determinato uno sfavore generalizzato per la limitazione, che è stata dapprima ristretta ed indi eliminata; nel secondo, invece, la considerazione della comparabilità degli interessi coinvolti, tutti di natura patrimoniale, ha consentito il mantenimento della limitazione, entro termini di ragionevolezza e di effettività.

Tale distinzione consiglia di procedere alla disamina dell'argomento con riferimento separato al trasporto di persone, a quello di bagagli e a quello di cose.

Si tratta, nei tre casi, di limitazione del debito, e non di limitazione di responsabilità. Infatti, vi è limitazione del debito quando un debito di un soggetto viene limitato nell'entità, fermo restando il principio della responsabilità patrimoniale del debitore, il quale risponde dell'adempimento delle proprie obbligazioni con tutti i suoi beni, presenti e futuri (art. 2740 cod. civ.); vi è, invece, limitazione di responsabilità quando la responsabilità di un soggetto, per tutti i debiti o per alcuni di essi, viene limitata ad una parte dei suoi beni, ai quali soltanto

viene limitata l'azione esecutiva dei creditori. Poiché l'ordinamento limita ad un importo massimo prestabilito il debito risarcitorio del vettore, ma non destina al soddisfacimento dello stesso una parte soltanto dei beni del debitore, si è alla presenza di una limitazione del debito, e non della responsabilità.

**a.** *La limitazione nel caso di danni alla persona.*

Fino all'entrata in vigore del Regolamento CE n. 2027 del 1997, il regime normativo era differente a seconda che il trasporto fosse retto, o meno, dalla Convenzione di Varsavia.

Ai trasporti nazionali ed a quelli internazionali non retti dalla Convenzione suddetta, si applicava infatti l'art. 943, 1° co., cod. nav., che fissa il limite risarcitorio in L. 195.000.000 per passeggero (il limite di L. 5.200.000, stabilito dalla legge 6 aprile 1954, n. 202, è stato aumentato a L. 195.000.000 con il D.P.R. 7 marzo 1987, n. 201).

Ricordiamo che il precedente limite di L. 5.200.000 coincideva con il capitale per il quale l'esercente aereo era obbligato ad assicurare i passeggeri contro gli infortuni di volo (art. 941 cod. nav.) e che la coincidenza è venuta meno a seguito del D.P.R. cit., il quale ha aggiornato il limite risarcitorio, ma non anche il capitale dell'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni dei passeggeri, mancando nella legge delega una previsione in tal senso.

Ricordiamo, ancora, che la mancata stipulazione dell'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni obbliga il vettore a corrispondere agli aventi diritto le somme che sarebbero dovute dall'assicuratore (art. 941, 2° co., cod. nav.) e che, stipulata l'assicurazione, egli è obbligato solo per la differenza fra la somma limite e quella spettante al passeggero sulla base del contratto di assicurazione (art. 943, 2° co., cod. nav.).

Ai trasporti internazionali retti dalla Convenzione di Varsavia si applicava il limite previsto dall'art. 22 della stessa e, segnatamente, 125.000 franchi oro per passeggero; tale somma è stata incrementata a 250.000 franchi oro dal Protocollo dell'Aja, il quale ha altresì stabilito che l'ammontare delle spese legali si aggiunge a tale limite.

Il riferimento era effettuato al franco oro Poincaré, costituito da 65,5 milligrammi d'oro 900, a loro volta pari al valore di 8.300 dollari USA secondo la parità prevista dagli accordi di Bretton Woods.

Tale limite era entrato in crisi allorquando, il 15 novembre 1965, gli Stati Uniti d'America - che non avevano ratificato il Protocollo dell'Aja - avevano denunciato la Convenzione di Varsavia, soprattutto in relazione al limite risarcitorio considerato di entità troppo modesta.

Per evitare il tracollo del sistema di Varsavia, che sarebbe conseguito inesorabilmente alla mancanza di applicazione dello stesso da parte del Paese più importante nel campo dell'aviazione civile (sia quanto ad imprese vettrici, che quanto ad utenza), si era addivenuti all'Accordo di Montreal del 4 maggio 1966. Con esso i vettori avevano aumentato volontariamente il limite a 58.000 dollari USA (e a 75.000 dollari USA se inclusivi delle spese legali) per i voli con partenza, arrivo o scalo negli Stati Uniti. Ciò aveva consentito agli Stati Uniti di ritirare la denuncia della Convenzione di Varsavia.

La disciplina del limite nei trasporti internazionali aveva subito, prima del citato Regolamento CE n. 2027 del 1997, alcune modifiche di rilievo, sia sul piano internazionale (in virtù dei Protocolli modificativi della Convenzione di Varsavia, rivolti ad incidere restrittivamente sul limite e ad adeguarne la disciplina al mutato quadro normativo internazionale), sia su quello nazionale (in seguito all'intervento della Corte Costituzionale, a tutela del bene primario della vita umana).

Il Protocollo di Guatemala del 1971, peraltro mai entrato in vigore, aveva aumentato il limite a 1.500.000 franchi oro, oltre alle spese legali (art. VIII, che avrebbe dovuto sostituire l'art. 22 Conv. Varsavia).

Venuti meno, nel 1971, gli Accordi di Bretton Woods e svincolatesi le valute nazionali dall'oro, il sistema del limite risarcitorio, fissato dalla Convenzione di Varsavia e dal Protocollo dell'Aja e fondato sulla parità aurea, aveva perduto di significato ed aveva imposto ai giudici nazionali di fare riferimento al valore effettivo

dell'oro mutevole nel tempo, anziché ad un'unità (il franco oro) non più legata all'oro.

Di conseguenza, con i Protocolli aggiuntivi n. 1 e n. 2 di Montreal del 1975, i limiti previsti dalla Convenzione di Varsavia e dal Protocollo dell'Aja erano stati espressi in diritti speciali di prelievo: rispettivamente, 8.300 e 16.600 diritti speciali di prelievo per ciascun passeggero (art. 2 di ciascuno dei Protocolli suddetti).

Con il Protocollo aggiuntivo n. 3 (non entrato in vigore), il limite era stato aumentato a 100.000 diritti speciali di prelievo per ciascun passeggero.

Il Protocollo aggiuntivo n. 4, attualmente in vigore in Italia, ha invece lasciato il limite fermo ai valori stabiliti dal Protocollo dell'Aja: 250.000 franchi oro.

In Italia, con la legge 26 marzo 1983, n. 84, il franco oro Poincaré era stato sostituito con il diritto speciale di prelievo e il limite era stato fissato in 16.600 diritti speciali di prelievo, pari a quanto previsto dal Protocollo aggiuntivo n. 2 di Montreal.

Subito dopo, vi era stata la svolta "epocale" nel sistema che aveva retto la limitazione della responsabilità vettoriale: la Corte costituzionale, con la sentenza 6 maggio 1985, n. 132, aveva dichiarato l'incostituzionalità della legge di esecuzione dell'art. 22, par. 1, della Convenzione di Varsavia, come modificata dal Protocollo dell'Aja, per contrasto con l'art. 2 cost. che tutela i diritti inviolabili della persona, stante la mancanza delle garanzie di certezza e di adeguatezza per il ristoro del danno.

La conseguenza era stata che il nostro ordinamento era venuto a trovarsi al di fuori del sistema di Varsavia, in una situazione in cui i vettori non potevano beneficiare del limite risarcitorio.

Il ritorno nell'ambito del sistema di Varsavia era stato realizzato con la legge 7 luglio 1988, n. 274. Essa aveva reintrodotto il limite di Varsavia-L'Aja, peraltro non in maniera incondizionata, ma subordinando a specifiche condizioni la possibilità per il vettore, italiano o straniero, di beneficiarne. Tali condizioni sono (art. 2 l. cit.):

- che, trattandosi di voli di linea, egli abbia fissato nelle proprie condizioni generali, ai sensi dell'art. 22, par. 1, Conv. Varsavia, un limite di almeno 100.000 DSP;



- che, trattandosi di voli non di linea, il limite suddetto sia stato fissato nelle autorizzazioni o licenze;
- che egli abbia assicurato la propria responsabilità civile per un massimale di almeno 100.000 DSP con un'impresa certificata idonea ai sensi dell'art. 3, comma 2, l. cit.

La svolta decisiva, nel senso dell'eliminazione radicale del limite con riferimento ai danni alla persona, si è avuta grazie alla rinuncia volontaria allo stesso, operata dai vettori a livello internazionale con l'Accordo IATA del 1995 (*IIA*), l'Accordo di Miami (*MIA*) e l'accordo ATA (*IPA*), di cui abbiamo fatto menzione al par. 3.

Il Regolamento CE n. 2027 del 1997, come riferito in esordio, costituisce l'atto normativo che per primo realizza la soppressione del beneficio del limite per i vettori comunitari, così innovando in maniera radicale il sistema normativo previgente e introducendo una uniformità di disciplina fra il trasporto nazionale e quello internazionale, se effettuato da vettori comunitari.

Esso rende sostanzialmente prive di effetto, nei confronti di tali vettori, tutte le disposizioni suaccennate, tanto del codice della navigazione, quanto delle convenzioni internazionali: l'obbligazione risarcitoria, conseguente al decesso o alle lesioni personali del passeggero, è illimitata.

Il beneficio rimane, tuttavia, per i vettori non comunitari, a carico dei quali il Regolamento prevede soltanto l'obbligo di informare espressamente i passeggeri dell'eventuale non applicazione delle norme comunitarie sulla responsabilità e sul risarcimento (art. 6, par. 3, Reg.). Tale previsione è ben modesta, insufficiente a realizzare una tutela adeguata del passeggero nei voli eseguiti da vettori extracomunitari e suscettibile di determinare una disparità di trattamento fra vettori, di certo non giustificata. Vi si sarebbe potuto ovviare subordinando la possibilità per qualsiasi vettore di volare nell'ambito della CE alla rinuncia volontaria al limite, secondo lo schema proficuamente applicato dalla legge n. 274 del 1983, sopra illustrata; vi si potrà ovviare, auspicabilmente, all'atto della regolazione dell'accesso alle rotte comunitarie, in sede di accordi bilaterali di traffico.

La Convenzione di Montreal del 1999 elimina il limite, radicalmente e definitivamente.

La sua entrata in vigore, che è prevista entro tempi non lunghi, comporterà la definitiva soppressione di un istituto che, avendo caratterizzato l'ordinamento dei trasporti (soprattutto di quelli aerei) nelle fasi dell'affermazione e dell'espansione, oggi non ha più ragione di esistere, soprattutto quanto ai danni alla persona.

Essa non modificherà, per l'aspetto qui in esame (la limitazione dell'obbligazione risarcitoria), la situazione esistente in Italia e nella Comunità Europea con riferimento ai vettori comunitari, i quali, come detto, già ora non ne beneficiano più; la modificherà, però, con riferimento ai vettori extracomunitari, la cui posizione risulterà per questo profilo del tutto eguale a quella dei primi.

Stante quanto testé rilevato sul carattere illimitato dell'obbligazione risarcitoria per i danni alla persona del passeggero, è sufficiente dedicare solo brevi cenni al problema della derogabilità convenzionale del limite ed a quello della decadenza dal beneficio; problemi che, in passato, hanno destato l'attenzione degli operatori e degli studiosi del diritto aeronautico.

Sul primo degli argomenti accennati, basta ricordare che il limite non è derogabile in favore del vettore, mentre lo è in favore del passeggero (artt. 22 e 23 Conv. Varsavia, anche nei testi risultanti dal Protocollo dell'Aja e da quello aggiuntivo n. 4 di Montreal).

Sul secondo, occorre tenere presente che la possibilità per il vettore di beneficiare del limite non è mai stata assoluta, non essendo apparso né equo, né opportuno che egli potesse avvalersene in caso di suo comportamento intenzionalmente rivolto alla produzione del danno, oppure caratterizzato da negligenza grave.

La disciplina della decadenza del vettore dal beneficio del limite risarcitorio è parzialmente differente nei vari testi normativi, poiché gli stessi esprimono concezioni teoriche non uniformi. In particolare, mentre è costante la condanna del comportamento doloso, nel caso di comportamento colposo la linea di discriminare ai fini della fruibilità del beneficio risente della diversa impostazione propria degli ordinamenti di *civil law*, imperniata sul grado della

colpa (lieve o grave), e di quelli di *common law*, facente leva sulla *wilful misconduct*, ossia su un concetto non inquadrabile con precisione nell'ambito delle categorie proprie degli ordinamenti continentali.

Il codice della navigazione contiene la previsione esplicita di decadenza del vettore dal beneficio del limite nel caso di dolo o colpa grave propri, dei dipendenti e dei preposti (art. 943, 1° co., cod. nav.).

La Convenzione di Varsavia contempla la decadenza nei casi di dolo e di colpa del vettore che, secondo la *lex fori*, è equiparata al dolo (art. 25). Questa formulazione, se presenta il pregio di salvaguardare la tradizione giuridica dei singoli ordinamenti (poiché quelli di *civil law* possono valorizzare ai fini in questione la colpa grave, mentre quelli di *common law* possono valorizzare la *wilful misconduct*), rivela peraltro il difetto di non garantire l'uniformità di trattamento, in quanto un medesimo comportamento colposo del vettore diviene suscettibile di conseguenze differenti, a seconda dell'ordinamento nel cui ambito venga valutato.

La Convenzione di Varsavia contempla, ulteriormente, la decadenza dal beneficio nel caso di mancato rilascio del biglietto (art. 3, par. 2).

Verosimilmente per la ragione sopra accennata, il Protocollo dell'Aja ha modificato il regime della Convenzione di Varsavia, eliminando il rinvio alla normativa statuale quanto alla colpa da considerare equiparata al dolo.

Il nuovo regime, rimasto immutato nel testo attualmente in vigore (quello emendato dal Protocollo aggiuntivo n. 4 di Montreal del 1975), stabilisce la decadenza dal beneficio nei casi di comportamento intenzionalmente rivolto alla produzione del danno (dolo diretto o intenzionale), oppure posto in essere temerariamente e con la consapevolezza della probabile produzione del danno (*wilful misconduct*, riconducibile alla colpa temeraria con previsione dell'evento, propria del nostro ordinamento) (art. 25 di entrambi i testi). Il comportamento, rilevante a tale effetto, è sia quello del vettore, sia quello dei preposti del medesimo, dei quali si provi che

abbiano agito nell'esercizio delle proprie funzioni (art. 25 A del testo emendato dal Protocollo aggiuntivo n. 4 di Montreal).

Il Protocollo dell'Aja integra, inoltre, l'altra previsione di decadenza dal beneficio propria della Convenzione di Varsavia, ossia quella del mancato rilascio del biglietto, con quella della mancata indicazione nel biglietto dell'esistenza del limite (art. 3, par. 2): la semplice omissione dell'indicazione della sussistenza del limite, nel biglietto regolarmente rilasciato, determina l'inapplicabilità del beneficio.

Il Protocollo di Guatemala elimina la decadenza dal beneficio (art. X, che modifica l'art. 25 Conv. Varsavia), come controbilanciamento del regime di responsabilità oggettiva, introdotto a carico del vettore.

I successivi atti normativi (Regolamento CE n. 2027 del 1997 e Convenzione di Montreal del 1999) eliminano in radice il limite con riferimento al danno alla persona.

Il limite risarcitorio si applica tanto al diritto (e all'azione) fondati sul rapporto contrattuale passeggero-vettore, quanto a quelli fondati sulla concorrente responsabilità extracontrattuale di quest'ultimo (art. 24, par. 2, Conv. Varsavia, non modificato dal Protocollo dell'Aja; art. 24, par. 1, Conv. Varsavia nel testo emendato dal Protocollo aggiuntivo n. 4 di Montreal). Si applica inoltre a quelli fondati sul rapporto non contrattuale fra il passeggero e gli ausiliari del vettore che abbiano agito nell'esercizio delle proprie funzioni (art. 25 A Conv. Varsavia, introdotto dal Protocollo dell'Aja).

**b. *La limitazione nel caso di danni al bagaglio.***

Anche nella fattispecie dei danni al bagaglio, la disciplina del codice della navigazione è differente da quella delle convenzioni internazionali.

Sia nell'uno, che nelle altre, essa è inoltre differente a seconda che si tratti di bagaglio consegnato, oppure di bagaglio non consegnato.

Nei trasporti nazionali e in quelli internazionali non retti dalla Convenzione di Varsavia, per il bagaglio non consegnato il limite risarcitorio è di L. 1.950.000 per passeggero (art. 944, 2° co., cod.

nav.; la somma limite è stata così aumentata dal d.P.R. 7 marzo 1987, n. 201, sopra menzionato).

Per il bagaglio consegnato, vale lo stesso limite relativo al trasporto di merci (art. 945 cod. nav.), ossia L. 33.000 per chilogrammo o la somma corrispondente al valore effettivo del bagaglio, se dichiarato anteriormente alla caricazione (art. 952 cod. nav.).

È prevista la decadenza dal beneficio nei casi di dolo e di colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti (artt. 944 e 945 cod. nav.).

Nei trasporti internazionali retti dalla Convenzione di Varsavia, l'entità della somma limite ha subito successive modifiche, alla pari di quanto è accaduto con riferimento al risarcimento del danno alla persona; non è mutato, peraltro, il principio della limitazione del debito risarcitorio, stante l'equiparazione del bagaglio, per questo profilo, alle merci trasportate.

Per il bagaglio non registrato, il limite originario era di 5.000 franchi oro per passeggero (art. 22, par. 3, Conv. Varsavia, non modificato dal Protocollo dell'Aja).

Per il bagaglio registrato il limite era lo stesso relativo al trasporto di merci e la disciplina era fissata in maniera unitaria. Esso, quindi, era di 250 franchi oro per chilogrammo, salva la dichiarazione speciale di interesse alla riconsegna fatta al momento della consegna con il pagamento dell'eventuale prezzo supplementare (art. 22, par. 2, Conv. Varsavia). Il Protocollo dell'Aja ha lasciato invariato il limite ed ha aggiunto la precisazione che, nel caso di dichiarazione di valore, esso è rappresentato dalla somma dichiarata, salva la prova che la stessa è superiore all'interesse reale del mittente (art. 22, par. 2, lett. a, Conv. Varsavia, come emendata dal Prot. dell'Aja). Il Protocollo aggiuntivo n. 4 di Montreal del 1975, pur disciplinando separatamente il limite relativo al trasporto del bagaglio e quello relativo al trasporto di merci, ha mantenuto ferma, quanto al primo, la disciplina precedente (art. 22, par. 2, lett. a, Conv. Varsavia come emendata dal Prot. n. 4 di Montreal).

Il Protocollo di Guatemala del 1971 (come già ricordato, non entrato in vigore) ha eliminato la differenziazione sussistente fra il bagaglio registrato e quello non registrato, ed ha fissato per en-

trambi il limite di 15.000 franchi oro per passeggero (art. VIII, che ha modificato l'art. 22 Conv. Varsavia).

I Protocolli aggiuntivi nn. 1 e 2 di Montreal del 1975, convertendo il limite in diritti speciali di prelievo, lo hanno stabilito in 332 DSP per passeggero per il bagaglio non consegnato e in 17 DSP per chilogrammo per quello registrato (art. 2 di ciascuno di essi).

Il Protocollo aggiuntivo n. 3 ha unificato il limite e lo ha stabilito in 1.000 DSP per passeggero per qualsiasi tipo di bagaglio (art. 2).

Il riferimento è effettuato al peso del bagaglio perduto o danneggiato (art. 22, par. 2, lett. b, Conv. Varsavia come emendata dal Prot. dell'Aja e art. 22, par. 2, lett. c, della stessa come emendata dal Prot. aggiuntivo n. 4 di Montreal).

La legge 26 marzo 1983, n. 84, ha sostituito al franco oro Poincaré il diritto speciale di prelievo. Di conseguenza, il limite è stato fissato in 332 DSP per passeggero per il bagaglio non consegnato e in 17 DSP per chilogrammo per il bagaglio registrato, ossia nelle medesime somme previste dai Protocolli aggiuntivi nn. 1 e 2 di Montreal.

La Convenzione di Montreal del 1999, mantenendo il limite unificato indipendentemente dalla natura del bagaglio (registrato o meno), lo ha stabilito in 17 DSP per chilogrammo, facendo salvi, per il solo bagaglio registrato, la speciale dichiarazione di interesse alla riconsegna e il pagamento del relativo sovrapprezzo (art. 22, par. 2).

Le spese legali si aggiungono al limite (art. 22, par. 4, Conv. Varsavia, nei testi risultanti a seguito del Prot. dell'Aja e del Prot. aggiuntivo n. 4 di Montreal; art. 22, par. 6, Conv. Montreal 1999).

Le parti possono concordare limiti più elevati, ma non limiti inferiori (art. 23 Conv. Varsavia; artt. 25 e 26 Conv. Montreal 1999).

La decadenza del vettore dal beneficio del limite è regolata, nel sistema di Varsavia, dalla stessa disposizione sopra riferita a proposito del risarcimento del danno alla persona (art. 25 Conv. Varsavia per il dolo e la colpa ad esso equiparata o la *wilful mi-*

*sconduct* del vettore e dei suoi dipendenti e preposti; art. 4, par. 4, Con. Varsavia e art. 4, par. 2, Conv. Varsavia come modificata dal Prot. dell'Aja, per il mancato rilascio del biglietto).

La Convenzione di Montreal del 1999 contempla la decadenza, conformemente alle disposizioni precedenti, nei casi di dolo diretto e di *wilful misconduct* del vettore e dei suoi dipendenti e preposti che abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni (art. 22, par. 5), ma non anche in quello di mancato rilascio del biglietto (art. 3, par. 5).

**c. *La limitazione nel caso di danni al carico.***

Nel trasporto di merci, l'istituto del limite risarcitorio non ha suscitato le obiezioni e le riserve che, in quello di persone, ne hanno determinato la soppressione.

Nei trasporti nazionali e in quelli internazionali non retti dalla Convenzione di Varsavia, l'entità dello stesso è quella fissata dall'art. 952 cod. nav.: lire 33.000 per chilogrammo di merce caricata (importo così aumentato dal D.P.R. 7 marzo 1987, n. 201), oppure il valore effettivo delle merci, se dichiarato dal mittente anteriormente alla caricazione; il valore dichiarato si presume come valore effettivo, fino a prova contraria.

Il vettore decade dal beneficio del limite nel caso di dolo o colpa grave propri o dei suoi dipendenti e preposti.

Nei trasporti internazionali retti dalla Convenzione di Varsavia, l'entità del limite era all'origine di 250 franchi oro per chilogrammo di merce (art. 22, par. 2, Conv. Varsavia e art. 22, par. 2, lett. a, Conv. Varsavia come emendata dal Prot. dell'Aja); esso è stato stabilito in 17 diritti speciali di prelievo per chilogrammo di merce dalla legge 26 marzo 1983, n. 84, conforme all'art. 22, par. 2, lett. b, della Convenzione di Varsavia come emendata dal Protocollo aggiuntivo n. 4 di Montreal; tale misura è stata mantenuta dall'art. 22, par. 3, della Convenzione di Montreal del 1999.

Nel caso di dichiarazione speciale di interesse alla riconsegna effettuata dal mittente al momento della consegna al vettore, con pagamento del relativo sovrapprezzo, il limite è pari alla somma

dichiarata, salva la prova da parte del vettore che questa è superiore al valore effettivo (artt. citt.).

Il riferimento è effettuato al peso della merce perduta o danneggiata (art. 22, par. 2, lett. b, Conv. Varsavia come emendata dal Prot. dell'Aja e art. 22, par. 2, lett. c, della stessa come emendata dal Prot. aggiuntivo n. 4 di Montreal; art. 22, par. 4, Conv. Montreal 1999).

Le spese legali si aggiungono al limite (art. 22, par. 4, Conv. Varsavia come emendata dal Prot. dell'Aja, non modificato dal Prot. aggiuntivo n. 4 di Montreal; art. 22, par. 6, Conv. Montreal 1999).

Anche nel trasporto di merci, come in quelli di persone e di bagagli, il limite riguarda tanto l'azione contrattuale, quanto quella extracontrattuale (art. 24, par. 1, Conv. Varsavia, non modificato dal Prot. dell'Aja; art. 24, par. 2, Conv. Varsavia come emendato dal Prot. aggiuntivo n. 4 di Montreal; art. 29 Conv. Montreal 1999).

Beneficiari del limite sono, oltre al vettore, i suoi preposti che abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni (art. 25 A Conv. Varsavia nel testo emendato dal Prot. dell'Aja e dal Prot. aggiuntivo n. 4 di Montreal; art. 30 Conv. Montreal 1999).

Resta fermo il principio della derogabilità del limite solo in favore dell'interessato al carico (art. 23 Conv. Varsavia e successive modifiche; artt. 25 e 26 Conv. Montreal 1999), salvo che nel regime (ora in vigore) del Protocollo aggiuntivo n. 4 di Montreal del 1975, il quale considera il limite inderogabile in ogni caso, come evidente bilanciamento della responsabilità oggettiva introdotta a peso del vettore (art. 24, par. 2, 2° periodo Conv. Varsavia, come emendata dal Prot. cit.).

La decadenza dal beneficio è governata dalla Convenzione di Varsavia e dal Protocollo dell'Aja, con le medesime disposizioni già esaminate a proposito del trasporto di persone. Essa è sancita, dunque, nei casi di dolo e di colpa ad esso equiparata (art. 25 Conv. Varsavia), oppure di dolo e di *wilful misconduct* (art. 25 Conv. Varsavia come emendata dal Prot. dell'Aja; art. 25 A per i preposti).

Nel nuovo regime introdotto dal Protocollo aggiuntivo n. 4 di Montreal non vi è alcuna previsione di decadenza; infatti gli artt. 25



e 25 A della Convenzione emendata si applicano solo al trasporto di persone e di bagagli e il limite costituisce un massimo non superabile (art. 24, par. 2, sopra cit.). La mancata previsione della decadenza dal beneficio nei casi di dolo e di colpa grave solleva qualche dubbio di legittimità costituzionale, atteso l'orientamento espresso alla nostra Corte costituzionale nella nota sentenza n. 420 del 1991 relativa all'autotrasporto.

La Convenzione di Montreal del 1999, del pari, non prevede alcuna decadenza. Infatti l'art. 22, par. 5, che stabilisce la decadenza, si applica solo al trasporto di bagagli e l'art. 30, che estende ai dipendenti e ai preposti il regime di responsabilità proprio del vettore, non si applica al trasporto di cose (par. 3).

**d. La limitazione nel caso di danni da ritardo.**

Né il codice della navigazione, né la Convenzione di Varsavia, né il Protocollo dell'Aja e quello aggiuntivo n. 4 di Montreal contengono disposizioni relative alla limitazione del debito risarcitorio per i danni da ritardo.

Si applicano, quindi, i limiti relativi rispettivamente ai danni alla persona e a quelli da perdita o avaria del bagaglio e delle merci.

Il Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975 (non in vigore) introduce un limite specifico per i danni da ritardo, fissati in 4.150 diritti speciali di prelievo per passeggero nel trasporto di persone (art. 22, par. 1, lett. b, Conv. Varsavia, come modificato dall'art. 2 del Prot. cit.); per il trasporto di bagagli (art. 22, par. 1, lett. c) e di cose (art. 22, par. 2, lett. a), esso stabilisce lo stesso limite relativo alla perdita e alle avarie degli stessi.

Tale sistema è confermato dalla Convenzione di Montreal del 1999 (art. 22, parr. 1, 2 e 3 rispettivamente per il trasporto di persone, di bagagli e di cose). Essa stabilisce inoltre la decadenza dal beneficio, nel solo trasporto di bagagli, nei casi di dolo e di *wilful misconduct* (art. 22, par. 5).

## 8. I soggetti dell'obbligazione risarcitoria.

Esigenze di prevalente natura pratica, fortemente avvertite, inducono ad assumere in considerazione il problema dell'individuazione dei soggetti debitori e di quelli creditori, parti dell'obbligazione avente ad oggetto il risarcimento dei danni derivanti dal trasporto aereo.

Il problema deve ricevere la propria impostazione nei principi generali che reggono la responsabilità contrattuale e quella extracontrattuale, con particolare riferimento all'imputazione dell'obbligazione risarcitoria e all'incidenza del danno.

Il dato normativo, ricavabile dalle convenzioni internazionali, dà adeguato supporto alla ricostruzione ricavabile in applicazione dei cennati principi generali.

Conviene esaminare partitamente il profilo debitorio e quello creditorio.

### a. Soggetti debitori.

Debitore è, anzitutto, il vettore contrattuale.

Debitore è, altresì, il c.d. vettore di fatto (*actual carrier* o *performing carrier*), ossia il soggetto che, pur non avendo stipulato il contratto di trasporto di persone o di cose, esegue il trasporto, in virtù di un rapporto con il vettore contrattuale. La responsabilità del vettore di fatto è regolata dalla Convenzione di Guadalajara del 18 settembre 1961 e dalla nuova Convenzione di Montreal del 1999 (cap. V: artt. 39-48).

In solido con il vettore rispondono i suoi ausiliari (dipendenti e preposti), allorquando il comportamento produttivo del danno è ad essi riferibile. Si tratta del principio che, nel nostro ordinamento, è dettato nella materia contrattuale dall'art. 1229 cod. civ. e in quella extracontrattuale dall'art. 2049 cod. civ.

Gli ausiliari beneficiano anch'essi del limite risarcitorio stabilito in favore del vettore, dal quale decadono nelle ipotesi di dolo e di *wilful misconduct* (art. 25 A della Convenzione di Varsavia, aggiunto dal Protocollo dell'Aja e parzialmente modificato dal Protocollo aggiuntivo n. 4 di Montreal del 1975; art. 30 della Convenzione di Montreal del 1999). La somma limite costituisce l'importo

massimo del risarcimento anche nel caso di concorso di responsabilità e di azioni contro il vettore e gli ausiliari (artt. citt., par. 2).

I soggetti, appena indicati, non sono i soli cui deve imputarsi l'obbligazione risarcitoria. Non è escluso, infatti, che – in relazione alla particolarità della singola fattispecie – altri soggetti debbano rispondere del danno, a titolo contrattuale o extracontrattuale.

Un esempio di particolare attualità è quello dell'organizzatore di viaggi (*tour operator*), il quale, in relazione ai viaggi "tutto compreso", risponde di ogni danno risentito dal cliente, anche se imputabile al fornitore di uno dei servizi rientranti nel pacchetto turistico.

In breve, né la normativa interna del codice della navigazione, né quella internazionale della Convenzione di Varsavia e dei relativi Protocolli modificativi, del Regolamento comunitario e della nuova Convenzione di Montreal, introducono una "canalizzazione" del rischio su uno o più soggetti determinati.

In verità, la responsabilità del vettore e dei suoi dipendenti e preposti non esclude quella di altri soggetti, tanto a titolo contrattuale, quanto a titolo extracontrattuale. Ciò è esplicitamente affermato dal Regolamento n. 2027 del 1997, il quale "non implica che un vettore aereo comunitario sia l'unico responsabile tenuto a risarcire i danni (art. 4, lett. a, Reg. cit.).

Nell'individuazione dei soggetti debitori, deve prescindersi dalla sussistenza di un contratto di trasporto. Il diritto internazionale uniforme ha, infatti, acquisito da tempo il principio, affermatosi negli ultimi decenni anche nel nostro ordinamento, del concorso fra l'azione contrattuale e l'azione extracontrattuale, ogni qualvolta un determinato fatto sia fonte di danno imputabile ad uno o a più soggetti sulla base di una pluralità di titoli. Nella materia qui esaminata, esso ha, ulteriormente, riconosciuto l'assoggettamento dell'azione risarcitoria alle medesime regole (ad es. sulla prescrizione, sul limite risarcitorio e sulla relativa decadenza), indipendentemente dal titolo - contrattuale extracontrattuale - sulla quale essa si fonda (art. 24 Conv. Varsavia; art. 29 Conv. Montreal).

Nel caso di pluralità di soggetti responsabili, la responsabilità è solidale, secondo i principî in tema di solidarietà debitoria.

Ai rapporti fra i condebitori si applicano le regole proprie dell'obbligazione solidale, fra le quali quella del regresso, espressamente menzionato sia dal Regolamento CE n. 2027/97 (art. 4, lett. b), sia dalla Convenzione di Montreal del 1999 (art. 37).

**b. Soggetti creditori.**

La normativa internazionale uniforme è indifferente al problema dell'identificazione dei soggetti aventi diritto al risarcimento (art. 24, par. 2, Conv. Varsavia; art. 24, parr. 1 e 2, Conv. Varsavia, come modificato dal Prot. aggiuntivo n. 4 di Montreal; art. 29 Conv. Montreal 1999).

Il trasporto di cose non suscita problemi particolari: creditore è il destinatario delle merci, acquirente e proprietario delle medesime, a rischio del quale esse viaggiano.

Altrettanto dicasi per il trasporto di bagagli: creditore è il passeggero, proprietario del bagaglio perduto o danneggiato, che ha affidato tale bagaglio al vettore (bagaglio consegnato), oppure lo ha portato con sé durante il viaggio aereo (bagaglio non consegnato).

Nel trasporto di persone, occorre tenere presente l'evoluzione più recente del pensiero giuridico in relazione al problema del danno alla persona e, in ispecie, del danno da morte o da invalidità permanente grave. Per un verso, infatti, si è accresciuta la tipologia del danno risarcibile, essendosi acquisita la consapevolezza della sussistenza, oltre che del danno patrimoniale da perdita di guadagno e del danno morale (risarcibile quest'ultimo, nel nostro ordinamento, solo in dipendenza di fatti qualificabili come reato), anche del danno all'integrità fisica (c.d. danno biologico), sussistente indipendentemente da una compromissione del reddito o della capacità di produrlo: e di ciò daremo conto subito appresso. Per altro verso, si è ampliata la sfera soggettiva di incidenza del danno risarcibile, essendosi compreso che, in conseguenza del decesso o dell'invalidità grave di un soggetto, altri soggetti riportano un danno, in virtù del rapporto di famiglia o di altro rapporto affettivo che lo lega al primo.

Il dibattito dottrinale e giurisprudenziale sull'argomento è assai vivace, trattandosi di un tema di grande attualità, di pregnante

interesse ed in continua evoluzione; sicché, si rendono sufficienti in questa sede brevi osservazioni di carattere generale, che sono destinate ad integrarsi, per l'evidente carattere di complementarietà ed interconnessione, con quelle che andremo a svolgere a proposito del danno risarcibile.

Soggetto danneggiato è, anzitutto, il passeggero, se sopravvissuto all'incidente.

Nel caso di decesso, il diritto al risarcimento dei danni risentiti dal passeggero, già entrato a far parte del patrimonio del medesimo, si trasferisce ai suoi eredi, *iure hereditatis*.

Soggetti danneggiati sono, inoltre, tutti coloro che hanno subito direttamente un danno, nella propria sfera soggettiva (patrimoniale e non), in conseguenza del sinistro che ha colpito il passeggero. Si tratta di soggetti danneggiati *iure proprio*, che in tale qualità, e non in quella di eredi, sono titolari dell'obbligazione risarcitoria verso il vettore e gli altri soggetti responsabili.

Il riferimento è effettuato ai prossimi congiunti del passeggero, il cui credito risarcitorio può riguardare tanto i danni morali, quanto quelli patrimoniali.

L'evenienza che nel caso di sinistri mortali i soggetti, da ultimo indicati, coincidano di regola con gli eredi del passeggero, non deve generare confusione circa il duplice titolo in cui, in tale ipotesi, essi assumono la qualità di creditori: di eredi dell'avente diritto, per il risarcimento dei danni maturati dal passeggero deceduto e ad essi trasferito *mortis causa*; e di creditori in proprio, come soggetti personalmente e direttamente danneggiati a seguito del decesso.

Le due qualità, ora menzionate, si cumulano nei prossimi congiunti del passeggero deceduto, aventi la qualità di eredi (necessari o legittimi): il coniuge, i figli e – in mancanza – gli ascendenti e i fratelli.

Le stesse non si cumulano, ma restano distinte, nei soggetti che vantano un diritto risarcitorio *iure proprio* e non sono eredi del defunto, o negli eredi che non vantano diritti *iure proprio*. La prima ipotesi è quella degli ascendenti, i quali, in presenza di figli del defunto, non ne sono eredi, ma i quali hanno certamente subito il danno morale da perdita del nipote; la seconda è quella dell'erede

testamentario, estraneo rispetto alla famiglia del defunto, il quale diviene creditore *iure hereditatis*, ma non lo è in proprio, ogni qualvolta non abbia subito danni morali o patrimoniali a causa del decesso. Altre numerose ipotesi possono essere formulate, in relazione ad altri congiunti aventi diritto al risarcimento dei danni morali, pur non essendo eredi per la presenza di chiamati all'eredità di grado poziore, o a soggetti legati alla vittima da rapporti affettivi e di convivenza di fatto, i quali, pur non essendo eredi in assenza di testamento, potrebbero vedersi riconosciuto, secondo taluni orientamenti (nel nostro ordinamento, oggi, assolutamente minoritari), il diritto al risarcimento dei danni morali e materiali subiti in proprio.

È importante tenere presente che - mentre l'obbligazione risarcitoria nei confronti del passeggero (e, quindi, dei di lui eredi) trova la propria fonte tanto nella responsabilità contrattuale, quanto in quella extracontrattuale, stante il pacifico principio del concorso di diritti (e di azioni) - l'obbligazione risarcitoria nei confronti degli altri soggetti sopra indicati è solo extracontrattuale, rinvenendo la propria fonte, al di fuori di qualsiasi rapporto contrattuale fra gli stessi e il vettore o gli altri soggetti responsabili, esclusivamente nella lesione di una situazione soggettiva tutelata dall'ordinamento.

La distinzione fra le due categorie di soggetti creditori del diritto al risarcimento del danno (passeggero e suoi eredi; altri soggetti danneggiati *iure proprio*) ha grande rilevanza in relazione all'obbligo di pagare la *lump sum*, stabilito a carico del vettore tanto dalla normativa comunitaria, quanto da quella internazionale uniforme di più recente adozione.

Infatti, risulta chiaramente stabilito che gli anticipi di pagamento debbono essere effettuati in relazione alle necessità economiche dell'avente diritto (art. 5, par. 1, Reg. CE 2027/97; art. 28 Conv. Montreal 1999); ciò è conforme alle esigenze di pronta tutela di chi, a seguito del sinistro, si sia trovato in difficoltà.

Avante diritto, agli effetti in questione, può essere solo il creditore *iure proprio*, in relazione al pregiudizio direttamente risentito nella propria sfera patrimoniale a seguito delle lesioni personalmente patite quale passeggero, o a seguito del decesso del passeggero dal quale era economicamente sostenuto; non può esserlo, ov-

viamente, il soggetto che abbia ricavato il diritto al risarcimento per averlo ereditato dall'originario avente diritto.

Accade, di regola, che - come poc'anzi rilevato - in capo ad un medesimo soggetto si cumulano le due qualità di creditore *iure proprio* e di creditore *iure hereditatis*: ciò si verifica, ad esempio, con riferimento ai figli e al coniuge della vittima dell'incidente, i quali, oltre ad esserne eredi, subiscono personalmente danni morali (e, spesso, danni patrimoniali) causa il decesso. Orbene, i soggetti in questione hanno diritto, ricorrendone i presupposti stabiliti dalla normativa sopra indicata, all'anticipo di pagamento sulle somme spettanti loro nella prima qualità, e non su quelle spettanti in quanto eredi. Se ne ricava che l'aspetto soggettivo (individuazione del creditore) è, sotto questo profilo, saldamente collegato a quello oggettivo (tipologia del danno risarcibile).

In definitiva, per le somme spettanti a titolo ereditario non può sussistere il diritto al pagamento anticipato, trattandosi di somme che vanno ad accrescere il patrimonio dell'avente diritto, e non ad elidere le conseguenze di una diminuzione da questi già patita.

## **9. L'oggetto dell'obbligazione risarcitoria.**

Occorre rilevare, preliminarmente, che nell'ordinamento comunitario e in quello internazionale non si rinviene la distinzione propria del nostro ordinamento fra risarcimento e indennizzo, fondata sul carattere dell'attività da cui deriva il danno; distinzione secondo la quale si collega il risarcimento alla commissione di un atto illecito e l'indennizzo al compimento di un atto lecito dannoso.

Tali ordinamenti sviluppano sovente, infatti, concetti propri del *common law*, più che del *civil law*, e lo fanno utilizzando una tecnica normativa profondamente diversa dalla nostra, essendo basata su previsioni puntuali ed analitiche, su definizioni del significato proprio dei termini giuridici impiegati e su indicazioni casuistiche, aliene al carattere di generalità ed astrattezza, ancora proprio del nostro legiferare.

Per quanto riguarda direttamente l'argomento qui trattato, l'equiparazione dei due termini evidenzia il ruolo centrale assegnato al soggetto danneggiato, in relazione al quale conserva rilevanza solo la diminuzione patita (patrimoniale o non patrimoniale), indipendentemente dal carattere illecito del fatto che l'ha provocata. È questa, invece, la prospettiva dell'evoluzione del regime normativo del trasporto aereo, tendente, come ripetutamente segnalato, verso l'oggettivazione della responsabilità del vettore, a prescindere da un addebito di colpa e, quindi, dall'accertamento dell'illiceità del comportamento del soggetto cui viene imputata l'obbligazione risarcitoria.

Ciò premesso, la valutazione del contenuto dell'obbligazione risarcitoria, ossia dell'entità del danno da risarcire (e, quindi, della tipologia del danno risarcibile), deve essere effettuata secondo le regole vigenti nei singoli ordinamenti.

Infatti, la normativa internazionale uniforme è indifferente al problema dell'identificazione del danno risarcibile, così come lo è a quello dell'individuazione dei soggetti aventi diritto al risarcimento (art. 24, par. 2, Conv. Varsavia; art. 24, parr. 1 e 2, Conv. Varsavia, come modificato dal Prot. aggiuntivo n. 4 di Montreal; art. 29 Conv. Montreal 1999).

Il risarcimento, quindi, deve essere determinato sulla base della legge applicabile secondo i criteri di collegamento fissati dalle norme di diritto internazionale privato vigenti in ciascun ordinamento.

È noto che i singoli ordinamenti sono informati a criteri non omogenei sulla determinazione e sulla quantificazione del danno, e che l'orientamento dei giudici – al cui apprezzamento è rimessa, in definitiva, l'entità del risarcimento – rivela cospicue difformità, essendo legato al livello di benessere proprio dell'ordinamento di loro appartenenza. Ne deriva che, per un medesimo episodio, l'entità del risarcimento può variare da Stato a Stato e, nell'ambito di uno Stato federale (quale, ad es., gli Stati Uniti d'America), da Stato membro a Stato membro, e addirittura in un medesimo Stato membro a seconda che la causa sia decisa da un giudice statale o da uno federale; ne deriva, parimenti, che la stessa entità è di molto superiore nei Paesi evoluti, rispetto ai Paesi in via di sviluppo.



Ciò assegna grande importanza alla determinazione, per un verso, della giurisdizione (di cui daremo conto nel par. 11), e, per l'aspetto qui esaminato, della legge sostanziale applicabile, ai fini della quantificazione dell'obbligazione risarcitoria.

Nell'ottica di favore verso il passeggero, che li ha ispirati, l'Accordo IATA del 1995 e gli altri successivi (*MIA*, *IPA*) riconoscono la possibilità di determinare i danni con riferimento alla legge del domicilio o della residenza del passeggero.

La Convenzione di Montreal del 1999 introduce, a sua volta, una regola particolare, intesa ad evitare al vettore i rischi ricollegabili al riconoscimento in sede giudiziale di voci di danno non legate ad una lesione, patrimoniale o non patrimoniale, subita dal passeggero o dall'avente diritto al risarcimento.

Essa, infatti, esclude la possibilità di riconoscimento dei danni punitivi, dei danni esemplari e di ogni altro danno "*non-compensatory*" (art. 29, 2° periodo, Conv. Montreal 1999).

Lo scopo di tale disposizione è di evitare i "*punitive damages*" che le corti americane elargiscono in favore dei danneggiati (soprattutto se vittime di incidenti) in relazione non già a una diminuzione patrimoniale o ad una lesione non patrimoniale da essi subita, ma al comportamento del debitore, che si è sottratto all'obbligo di pagare quanto dovuto.

I *non-compensatory damages* debbono identificarsi, pertanto, con le somme di danaro non costituenti risarcimento, ossia con quelle che il creditore pretende a titolo di sanzione nei confronti del debitore, anziché a titolo di ristoro di una diminuzione patita. Si tratta, dunque, di somme che – nonostante siano chiamate "*damages*" – non rappresentano affatto un "danno", ma piuttosto una sanzione, di cui viene ammesso a beneficiare il soggetto danneggiato. L'esempio maggiormente evidente è quello dei *punitive damages*, sopra menzionati; altro esempio, ricavato dalla storia del diritto, potrebbe essere quello della condanna *in duplum* o *in quadruplum*, propria delle *actiones penales* del diritto romano.

Questa essendo la nozione di *non-compensatory damages*, risulta evidente che non rientra nella stessa il danno morale. Esso è, invero, una diminuzione patita dal soggetto danneggiato, per quan-

to non sul piano patrimoniale. Ne deriva che le somme, attribuite al soggetto danneggiato a fronte del medesimo, hanno natura risarcitoria (compensativa) e non rientrano nell'esclusione stabilita dall'art. 29, 2° periodo, Conv. Montreal 1999. Opinandosi diversamente, si finirebbe per disattendere lo scopo della disposizione in esame, volta ad eliminare il rischio per il vettore di dover corrispondere voci di danno dal contenuto vago e non risarcitorio, ma non a ridurre per l'avente diritto l'area del danno della cui risarcibilità non si era per l'innanzi mai dubitato.

Per il resto, la determinazione del danno risarcibile, nel nostro ordinamento, segue le regole generali, cui la quotidiana elaborazione pratica tende ad assegnare carattere di uniformità e di certezza, e a svincolare dalla valutazione "caso per caso" affidata all'equità.

Schematicamente, con riferimento al danno alla persona, possono ricordarsi i seguenti criteri direttivi:

- al passeggero sono risarcibili il danno materiale (danno emergente e lucro cessante) e il danno morale (poiché il fatto integra il reato di lesioni colpose);
- il diritto al risarcimento, così come sorto in capo al passeggero, si trasmette agli eredi nel caso di successivo decesso del passeggero stesso, avente diritto;
- nel caso di sinistro comportante il decesso del passeggero, ai prossimi congiunti, indipendentemente dalla qualità di eredi, spetta *iure proprio* il risarcimento sia del danno morale, sia del danno materiale eventualmente subito (es. per il venire meno del sostentamento fornito dal defunto); il pagamento della *lump sum* può riferirsi solo al danno materiale spettante ai soggetti per ultimo indicati.

È d'uopo ricordare la regola - di cui peraltro, all'odierno stadio dell'evoluzione giuridica del sistema della responsabilità civile, si è da più parti profilata la soppressione - per la quale i danni morali sono risarcibili solo nei casi previsti dalla legge, ossia, in linea di massima, solo allorquando il fatto dannoso integra gli estremi di reato. Ne consegue che - ogni qualvolta la responsabilità del vettore risulta impegnata solo in virtù della presunzione di colpa propria

della materia contrattuale, o addirittura in forza del carattere oggettivo della stessa, anziché all'esito della prova positiva della colpa del medesimo - non potrebbero dirsi sussistenti neppure in astratto gli estremi della responsabilità penale, per la mancanza della prova dell'elemento soggettivo del reato (dolo o colpa). Talché, nel nostro ordinamento, non potrebbero essere liquidati in tale ipotesi i danni morali.

## **10. Profili assicurativi.**

Diamo conto, solo per sommi capi, degli aspetti assicurativi concernenti la responsabilità del vettore aereo di persone e la tutela del passeggero.

Il codice della navigazione prevede l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni di volo dei passeggeri (art. 941): l'esercente è obbligato ad assicurare i passeggeri contro gli infortuni di volo, per un capitale minimo di L. 5.200.000.

Con tale assicurazione, si era inteso, al contempo, tutelare l'esercente dalle conseguenze patrimoniali dell'obbligazione risarcitoria verso i passeggeri, e garantire a questi ultimi il conseguimento concreto del risarcimento dovuto. Infatti, il capitale assicurato corrispondeva alla somma cui era limitato, per ciascun passeggero, il risarcimento dovuto dal vettore in caso di incidenti.

Indi, venuta meno tale corrispondenza (a seguito dell'adeguamento dei limiti risarcitori, ma non anche dei capitali minimi assicurati, disposto dal D.P.R. 7 marzo 1987, n. 201), l'assicurazione contro gli infortuni ha perso nella pratica gran parte della propria funzione.

Eppure, essa aveva evidenziato la lungimiranza del legislatore italiano del 1942, il quale aveva assegnato al passeggero, con l'assicurazione in parola, uno strumento che, rispetto all'assicurazione della responsabilità del vettore, si rivela di gran lunga più efficace almeno sotto due profili: l'assegnazione al passeggero del diritto nei confronti dell'assicuratore (assegnazione che è estranea al meccanismo tipico dell'assicurazione della responsabilità, scolpito dall'art. 1917 cod. civ.) e la spettanza di tale diritto in relazione a qualsiasi in-

fortunio di volo, indipendentemente dalla colpa del vettore o dei suoi ausiliari (indipendentemente, quindi, dalla sussistenza della responsabilità del primo, che costituisce il presupposto della copertura dell'assicurazione della responsabilità).

La legge 7 luglio 1988, n. 274, c.d. di "rientro" nel sistema di Varsavia, ha previsto l'assicurazione obbligatoria della responsabilità del vettore per i danni da morte e lesione personale ai passeggeri (art. 3, co. 1, l. cit.).

Vi è un obbligo di assicurazione, la cui violazione comporta l'inibizione del volo (art. 3, co. 3, l. cit.).

Vi è, al contempo, un onere di assicurazione, la cui violazione comporta l'impossibilità di beneficiare del limite risarcitorio (art. 2, co. 1, lett. b, l. cit.).

L'ambito soggettivo di applicazione della legge (e, quindi, dell'obbligo assicurativo) è rappresentato dai vettori, italiani o stranieri, che operano in Italia, anche solo facendovi scalo (art. 2, co. 1, l. cit.).

Tale legge, a differenza delle altre che hanno introdotto forme di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile (ad es., il codice della navigazione quanto all'assicurazione dell'esercente per la responsabilità per i danni a terzi sulla superficie e la legge n. 990 del 1969 quanto all'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla guida dei veicoli a motore e dei natanti), non ha previsto tuttavia due "correttivi" al normale funzionamento dell'assicurazione della responsabilità civile, e cioè l'azione diretta del danneggiato contro l'assicuratore e l'inopponibilità delle eccezioni contrattuali da parte dell'assicuratore nei confronti del terzo danneggiato. Tale mancata previsione rappresenta un difetto della legge in esame ed evidenzia un minor livello di tutela di questa assicurazione, rispetto a quello offerto dall'assicurazione contro gli infortuni.

Né la Convenzione di Varsavia, né i Protocolli modificativi, contemplano forme di assicurazione.

Il Regolamento CE n. 2407/92 sulla liberalizzazione dei servizi aerei comunitari prevede l'assicurazione obbligatoria della responsabilità per i danni ai passeggeri, al bagaglio, alle merci, alla posta e ai terzi (art. 7).

Il Regolamento CE n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo di persone stabilisce che l'assicurazione, prevista dal Reg. n. 2407/92 cit., deve essere stipulata comunque fino a copertura del limite di 100.000 DSP (fino a concorrenza del quale è inibita al vettore la prova liberatoria) e, oltre tale limite, fino a un livello ragionevole. L'obbligo riguarda i soli vettori comunitari, non essendo stato esteso - anche per non incorrere in violazioni degli obblighi assunti dagli Stati membri con gli altri Stati, in seguito alla ratifica della Convenzione di Varsavia e dei Protocolli modificativi - a tutti i vettori che operano o che fanno scalo nei Paesi della CE.

La Convenzione di Montreal del 1999 esprime la consapevolezza, propria dell'odierna fase evolutiva degli ordinamenti civili, dell'importanza dello strumento assicurativo come forma di tutela dei diritti dei soggetti danneggiati, oltre che del patrimonio dei soggetti responsabili. Essa dedica alla copertura assicurativa della responsabilità vettoriale l'art. 50, il quale:

- fa obbligo agli Stati di esigere dai propri vettori una adeguata copertura assicurativa della responsabilità;
- prevede che lo Stato che debba esigere la copertura sia quello della sede del vettore, indipendentemente dal luogo di immatricolazione dell'aeromobile;
- consente agli Stati, nel cui territorio il vettore opera, di esigere dal medesimo la prova della sussistenza dell'assicurazione;
- stabilisce che l'assicurazione debba essere idonea a coprire la responsabilità nei termini in cui è regolata dalla Convenzione e rimette la relativa disciplina al singolo Stato;
- prevede l'applicazione delle disposizioni in questione ai vettori stabiliti in uno Stato contraente e a quelli che operano (o fanno scalo) in uno Stato contraente.

## **11. La giurisdizione.**

Il problema dell'individuazione della giurisdizione, ossia dello Stato avanti ai cui giudici può essere radicata l'azione di respon-

sabilità contro il vettore aereo per il risarcimento del danno, è di enorme importanza pratica.

Infatti, soprattutto nel campo del danno alla persona, i criteri di calcolo del medesimo sono notevolmente differenti da Stato a Stato, con la conseguenza che una medesima fattispecie è suscettibile di essere valutata in maniera assai diversa a seconda dell'ordinamento avanti ai cui giudici venga portata la causa.

Nel sistema di Varsavia, come ben noto, le giurisdizioni possibili sono (art. 28 Conv. Varsavia):

- quella del domicilio del vettore;
- quella della sede principale dello stesso;
- quella della sede della dipendenza per mezzo della quale è stato concluso il contratto;
- quella del luogo di destinazione.

Si tratta di quelle che, nella terminologia corrente, sono denominate le "quattro giurisdizioni".

Il Regolamento CE n. 2027/97 non modifica tale regime.

La Convenzione di Montreal del 1999, recependo le istanze che la pratica aveva insistentemente rappresentato, ha introdotto, per i soli danni alla persona, la c.d. quinta giurisdizione - già prevista, seppur in termini parzialmente diversi, dall'art. XII del Protocollo di Guatemala, non entrato in vigore - rappresentata dal luogo di residenza del passeggero al tempo dell'incidente, se in esso il vettore opera direttamente o tramite accordi commerciali con altri vettori (art. 33, par. 2).

## STENIO RICCIO

(c.s.)

Ringrazio il prof. Antonini di questa relazione molto articolata e molto complessa, che ha avuto il merito di ridurre in sintesi l'argomento trattato e di darci il filo di Arianna in questo labirinto. Non solo la materia è complessa per le articolazioni tra le diverse forme di responsabilità, ma è resa ancora più complicata dalla sovrapposizione di regimi giuridici diversi di origine nazionale, comunitaria ed internazionale che si sommano tra di loro e si integrano a vicenda. Complimenti quindi al prof. Antonini per l'abilità di sintesi in una materia così complessa.

L'esperienza sulla liberalizzazione americana ha portato ad una competizione tra i vettori, competizione che si è svolta principalmente sul terreno della riduzione delle tariffe e della qualità dei servizi. Credo che la nuova competizione che ha origine dalla liberalizzazione europea si svolgerà sul terreno dell'assegnazione degli *slots*. Credo che ci sarà la guerra degli *slots* e quindi ritengo interessante conoscere gli orientamenti della Commissione Europea su come affrontare questo problema. Cedo quindi la parola al dott. Muschel.